停車場 vol.88

浅野学園鉄道研究部

停車場　vol.88

目次

部長挨拶

部長　目次 勇太

　こんにちは。鉄道研究部部長の目次です。

　鉄道研究部では主に 9 月の文化祭に向けて模型班と研究班に分かれて活動しています。

　模型班は部室で文化祭に出展する鉄道模型のレイアウトを製作し、研究班はパソコン教室で研究を執筆し、定期的に部誌「停車場」を発行しています。両班は普段は別々に活動していますが、文化祭の直前になるとお互いの作業を手伝ったりします。

　今回の「停車場」は最高学年が中 3 に変わって初めての発行なのでどのような出来になっているか自信はありませんが、研究班の部員が一生懸命執筆した研究ですので、どうぞ最後までお楽しみ下さい。

　最後に、今回の編集に協力して下さった顧問の先生方に、この場を借りてお礼を申し上げます。

研究班長挨拶

研究班長　伊多井 玲音

　なんとかこのように発行へ至りました。

　原稿を書いてくれた研究班の皆さん、ひとまずお疲れ様です。

　部長挨拶にもありましたが、最高学年が中３の停車場…

　つまり、中学生の原稿だけで構成されたこの停車場はどうなのか、一概にどうだとは言えませんが、ここまでとにかく必死でした。

　今回の停車場は初（以前あったか定かではないですが）の「コラム」を試みました。前号とはまた違う雰囲気を楽しんでいただけたら、と思います。

　無事に編集を終え、このように発行が出来て一安心です。

　最後に、様々なアドバイス、サポートをしてくださった顧問の先生方、先輩方どうもありがとうございました。

［研究編］

部員たちの執筆した様々なテーマの研究です。

部員たちの個性がよく表れていると思います。

どうぞ最後までお読みください。

シーサイドライン

～新交通システムの今とこれから～

中学１年　高橋 俊成

1.はじめに

私は自宅の近くを通っている新交通システム「シーサイドライン」に以前から興味があり、また、あまり乗ったことも無いのでこれを機に詳しく調べてみようと思い、この研究を書きました。最後までお読みいただければ幸いです。

2.シーサイドラインの概要

シーサイドライン(正式名称は横浜新都市交通金沢シーサイド線ですが、わかりにくいと思うのでここでは広くいわれているシーサイドラインという名称で説明します)とは 1989 年に沿線に開発される工業団地の住民の通勤を目的として開業した横浜市金沢区の金沢八景駅と同市磯子区の新杉田駅を結ぶ案内軌道・側方案内式の新交通システムです。金沢八景駅で京急線、新杉田駅で JR 根岸線に乗り換えられますがシーサイドラインの金沢八景駅は京急線の金沢八景駅と少し離れています。(当初は京急の駅まで直接乗り入れる予定だった)開業当初は利用者数が伸び悩み赤字の状態が続きましたが近年は営業努力のおかげでなんとか黒字になってきています。

３.主要駅紹介

・金沢八景駅

京急線との乗り換えが可能なシーサイドラインの主要駅。ただし前述のとおり京急線の駅とは国道 16 号を挟んで 100m ほど離れており大きな歩道橋をわたらなくてはなりません。そのため乗り換えの環境は良いとはいえなく、そのため乗降客数も伸び悩んでいます。しかしこれに関しては京急線の駅までの乗り入れのめどが立っているので改善されるでしょう。(↓金沢八景駅)

・新杉田駅

JR 根岸線との乗り換え駅でシーサイドラインの駅の中では最も乗車人数が多い駅です。新杉田駅までは駅ビル内を経由して雨の日でもぬれずに乗り換えができ、便利です。

・八景島駅

集客面において重要な駅です。すぐそばに八景島シーパラダイスがあり、休日は多くの人で駅は混雑しています。ただ、隣接して大型の駐車場もあり、利便性などから車で来る人も相当多いようです。休日の場合、ほとんどの旅客は八景島へ行くために使う人のようなので金沢八景～八景島、新杉田～八景島のように乗換駅から八景島までの運賃のみ安くするなどすればシーサイドラインを八景島へいくために使う人もさらに多くなると考えられます。

４．車両

考察に入る前に簡単に車両について説明しておきます。

シーサイドラインで活躍している車両は 1000 形という形式のみです。1989 年の開業と同時に登場した車両で、外観は写真ではわかりにくいと思いますが、白いボディに青とオレンジの帯が入っています。ほとんどの車両がこのような塗装ですが 1 編成だけイベント用に塗装を変えたものも存在します。車内はオールロングシートで横引きのカーテンがついています。車体は普通の鉄道と比べるとかなり小型で天井も低いため若干閉塞感がありますが大きな窓のおかげで少しは緩和されているようです。コンクリートの軌道を走るため車輪はゴムタイヤになっています。

5,考察

いよいよ本題、シーサイドラインの長所・短所を簡単な説明を加えながらさまざまな視点で考察していきたいと思います。

A.サービス・安全面

	トイレ	駅員	乗車人数	備考
新杉田	○(身障者用もあり)	○	15350人	根岸線乗り換え
南部市場	×	×	1140人	
鳥浜	×	×	3117人	横浜ベイサイドマリーナ最寄り駅
並木北	×	×	1769人	
並木中央	○	○	2321人	車両基地併設
幸浦	×	×	2655人	
産業振興センター	×	×	2313人	
福浦	×	×	1868人	
市大医学部	△(平日10～17時のみ)	×	3875人	
八景島	△(休日10～17時のみ)	×	2744人	改札外に売店あり/シーパラ最寄り駅
海の公園紫口	×	×	805人	
海の公園南口	×	×	676人	
野島公園	×	×	1017人	
金沢八景	○	○	5970人	京急線乗り換え

サービス面については上の表を用いて説明・考察していきます。

表を見てもわかるように、駅員配置駅がかなり少ないです。人件費を浮かせてコスト削減に努めようとしているのはわかりますが、駅員がいないのでは利用者はきめ細かいサービスが受けられず、また、駅構内でトラブルが発生した際も迅速な対応ができません。乗車人数が 1000 人を切る海の公園紫・南口の 2 駅はいいとしてそのほかの全駅には常時駅員を配置すべきです。

また、トイレ設置駅が少ないことも挙げられます。少なくとも近くに観光スポットのある八景島・鳥浜にはトイレを設置すべきです。市大医学部は乗車人数が多くトイレ設置のニーズがありそうですが、直結している市大医学部の病院にトイレがあるので設置は必要ないと思われます。

また、快適性を左右する車両の内装に関してはオールロングシートで座り心地に関しては特に問題は無いと考えられますが海が見えてきれいな箇所もあり、観光客も利用するのでボックスシートや、展望席を設けて集客力を向上させても良いと思います。

安全面に関してはホームドアを設け、ATO(自動列車運転装置)を用いたコンピュータによる自動・無人運転が行われているのでまず事故はありえません。

車内にはインターホンがついていてトラブル発生時の対策も考えられています。安全面に関して問題は無いと考えられます。

B.運賃面

営業キロ	シーサイド	ゆりかもめ	ニューシャトル
1			
2	230	180	180
3			
4	250	250	210
5			
6			240

運賃についてはシーサイドラインと同じ新交通システムで、東京都を走るゆりかもめ、埼玉県を走るニューシャトルと比較して考察していきます。

上の表を見てもわかるようにシーサイドラインの運賃は全体的に**高い**です。

一駅乗っただけで 230 円。こんなに高いのでは乗りたいと思う人が限られてくると思われます。経営が安定してきた今こそ、料金を下げるべきです。

ただし、全線で料金を下げたところでお客が戻ってくる、とは言い切れません。なぜならばこれ以上周辺に工場ができるわけでもなく、開発が進まないためです。このまま全線で運賃値下げを行うとかえってマイナスになってしまう可能性も十分考えられます。

料金を安く、かつ収益も安定させるのであれば区間運賃を安く設定する、ということが挙げられます。これはシーサイドライン沿線の遊園地「八景島シーパラダイス」の集客力を利用するもので、乗換駅である金沢八景・新杉田～八景島間のみを安くすることによって乗客を多く確保し、なおかつ利益も上げることができる、という方法です。ただ、シーパラ自体は開業からかなり年数がたっているため、今後の来場者数変動によっては区間運賃の設定も難しくなってくるかもしれません。しかしながら、最近は水族館の拡大なども行われています。設定の際はシーパラ側ともよく話し合って需要のみきわめを行うほうが良いでしょう。

C.ダイヤ面

ダイヤに関してはこれ以上の改善の余地はありません。朝・日中・夜 1 日を通して約 7～10 分間隔で運転されており待避線等も皆無に等しいためこれ以上の増発は望めないですし、第一利用者数が少ないためそこまで本数を増やす必要性は無いと考えられます。ダイヤは現状維持の方向で良いと思われます。

5,結論

・駅員、トイレ設置駅を増やすべき

・運賃を下げるべき

・ダイヤは現状維持

・区間運賃を安く設定する

6,シーサイドラインのこれから

シーサイドラインは経営も少しずつですが安定してきており、沿線の開発も進んできています。また路線延長(現状のシーサイドライン金沢八景駅～京急の金沢八景駅間)に着工ももうすぐ始まるよ

うなのでしばらくは安泰と見てよいでしょう。

7、終わりに

　如何でしたか。まだまだ中一ですので至らぬ点があったと思いますがご了承ください。今回の研究は、比較的短く終わってしまいましたが自分ではそれなりに言いたいことがかけたので良かったと思います。

ここまで読んでくださった方、ならびに先輩方、顧問の先生方には心より感謝いたします。ありがとうございました。

●　参考文献　●

Web ページ

・　横浜新都市交通株式会社

・　フリー百科事典 Wikipedia

文献

・シーサイドライン沿線ガイド　横浜新都市交通著

ぶれんどの薫り

山のあべかわもち

こんにちは。コラムを書くことになったんですが。まあよんでやってくださいよ。ええ

というわけで、まあ私の身の回りでおきたささやかなことをゆったりまったり書き連ねていくだけで、すべての空白を埋めてしまおうという無謀な企画を、やります。はい。私は元来旅が好きで、旅に出たい！とはしょっちゅう思うんですが、

① お金がない

② 都心に出るのに遠い

ということでほんとに旅らしい旅をするなんて一年に一回あればいいかな。という状況で。

そこで私が偶然発見したのが、神奈中バスの「環境定期券」という制度なんですね。

なんと神奈中バスの定期券を持っていれば、土日・休日に全路線が一路線につき 100 円で乗れてしまうんですよ。ほかの会社でも似たようなことが行われているようです。

これは、大穴ですね。意外に知らない人多いですし。神奈中バスの定期を持っていれば通学、通勤お構いなし。こちらに詳細が載っています。 http://www.kanachu.co.jp/bus/kankyo.pdf(PDF ファイルです)ということで、密かに神奈川中央交通のバス路線をたくさん乗って旅気分を味わおう計画！(仮)を進行させています。乗るならやはり面白い路線。たとえば山奥に入っていく路線や、やたら長い距離を走る路線などがいいですね。まあ個人的に好きな路線は以下のとおりで。

横 04 系統　横浜駅西口～鶴間駅東口

やたら長いです。ひたすら国道 16 号を八王子方向に向かって進んでいきます。全区間乗ったらどのぐらいの時間がかかることやら。

淵 24 系統　淵野辺駅北口～登戸

これも長い。おまけになかなか乗りにくい時間帯に休日に 1 本だけ。希少価値満点です。

厚 20 系統　本厚木駅～宮ヶ瀬

これはひたすら山奥に入っていきます。終点の宮ヶ瀬は大きなダムがあって、ダム見学などもできたりします。途中にバス停以外でも乗降ができる「自由乗降区間」もあってなかなか面白い。

柿 26 系統　市が尾駅～若葉台駅

これも無駄に長い。途中柿生の駅を通る。この路線も淵 24 のように休日の中途半端な時間に一本しかない。とりあえずバスというものはなぜか少し乗っただけで旅をしたような、悪く言えば疲れる乗り物なのですね。でもそのかわり電車ですぐに向かったときよりかは圧倒的にゆっくりと知らないところを通りながら、しかしちゃんと目的地に連れて行ってくれる。そんなよさがバスにはあります。

バスは鉄道と違った旅の味わい方ができます。遠くに行きたいけれど、時間がない！そんな人にこのバス小旅行をお勧めします。そこにはきっといい景色があるはずです。

東海道線における快速運転の必要性

中学２年　亀山 健

§１　初めに

この文章に目を通していただきありがとうございます。少しでも読んでいただけると有り難いです。

まず、研究の動機として

『新車が導入されて話題性の高い東海道線で、去年新たに戸塚駅に「快速アクティ」が停車するようになり注目が集まったから。』

というものです。

ここでは JR 東日本管内の東海道線について研究していきます。先に断っておきますが、この研究では JR 東日本区間内の東海道本線(東京～熱海)のみ扱います。

§２　東海道線について

この研究には東海道線に関しての知識がある程度必要となります。そこで紹介程度に東海道線を説明しておきます。

①概要

東海道線は正式には JR 東日本・東海・西日本が保有する東京～神戸間であり、JR 東日本が保有している区間は前述のとおり東京～熱海です。では、簡単に路線を紹介していきます。

東京～熱海の距離は 104.6 ㎞あり、待避設備(注１)は品川・横浜・大船・平塚・国府津・小田原にあります。品川以外の各駅で待避を通常ダイヤでは行っています。

東海道線の種別としては、「快速アクティ」「通勤快速」「快速」「特別快速」とあり後者の２つの種別は湘南新宿ライン(注２)系統のものです。

(注１)待避設備…通過待ち・接続ができるような配線のある設備のことです。

(注２)湘南新宿ライン…東海道-高崎線・横須賀-宇都宮線とそれぞれ直通する路線で、正式名称ではないです。また、一部区間で貨物線を通過します。

②車両

すべて JR 東日本が所有しています。

この研究ではあまり触れませんが、特急車両についても少し紹介します。

[営業運転中の車両]

A. Ｅ231 系

桶川にて

東海道線で使用される「近郊タイプ」といわれるものは、現在国府津車輛センターに(注 1)合計 76 本もの編成が投入されています。4 ドアです。

(注 1)合計 76 本の内訳

基本編成(10 両)…42 本

付属編成(5 両)…34 本

B. 211 系

藤沢～辻堂にて

E231 系とは異なり、田町車両センターに所属しています。増加した E231 系に伴い、数を少しながら減らしました。3 ドアです。東海道線では(注 2)28 本が動いています。

(注 2)28 本の内訳

10 両編成…14 本

5 両編成…14 本

C. E217 系

辻堂～茅ヶ崎にて

横須賀線の本数削減などに伴い、横須賀線系統の車両に余りが出ました。その後、一部編成が塗装を変更し、2006 年のダイヤ改正から東海道線でも運行するようになりました。2007 年の夏には　「横浜～国府津 120 周年」のヘッドシールを貼り付けて運転されました。

国府津車両センターに所属し、基本、付属編成合わせて 6 本在籍しています。

D.185 系

根府川駅にて

東海道線内では基本的に特急「踊り子」の運用に付きますが、朝の 521M にだけ普通列車として運用されます。

5,7,10 両と多彩な編成があり、用途に応じて編成を変えています。また、1999 年から 2002 年にかけリニューアル工事を行い、塗装を大きく変えました。

※これから紹介する車両は東海道線内では普通列車などの運用には入りません。

E.251 系

根府川にて

基本的には特急「スーパービュー踊り子」の運用ですが、平日はおはようライナー新宿・ホームライナー小田原にも充当されます。こちらも田町車両センターの所属であり、すべて 10 両固定編成の 4 本が在籍しています。

また、2002 年と 2007 年にリニューアル工事が施され、全編成が塗装変更・グリーン車のグレードアップなどの変化が生まれました。

F.伊豆急 2100 系(アルファ・リゾート 21)

大船駅にて

伊豆急行の 2100 系 5 次車です。頻繁に東海道線へ入線します。2007 年に大規模な更新工事を行い、前面にＬＥＤ表示器を設置しました。また、屋根も青色に塗装されました。

東海道線内では臨時特急「リゾート踊り子」の運用にしか基本的には入りません。

Ｇ.E233 系 3000 番台

戸塚駅付近にて

2007 年 11 月に東急車輛を出場し、編成は E01 編成・E51 編成です。
E217 系の置き換えを目的として暫定的に 15 両、国府津車両センターに投入されました。
なお、3 月 10 日から運用を開始しました。

③停車駅

前述の通り、東海道線系統と湘南新宿ライン系統のそれぞれに 2 種類の種別があります。多少分かりやすくするために表にしました。

距離[Km]	駅名	種別		
		普通	アクティ	通快
0	東京	○	○	○
1.9	新橋	○	○	○
6.8	品川	○	○	○
18.2	川崎	○	○	
28.8	横浜	○	○	
40.9	戸塚	○	○	
46.5	大船	○	○	○
51.1	藤沢	○	○	○
54.8	辻堂	○		
58.6	茅ヶ崎	○	○	○
63.8	平塚	○	○	○
67.8	大磯	○		
73.1	二宮	○		
77.7	国府津	○	○	○
80.8	鴨宮	○		
83.9	小田原	○	○	○
86	早川	○	○	全て小田原止まり
90.4	根府川	○	○	
95.8	真鶴	○	○	
99.1	湯河原	○	○	
104.6	熱海	○	○	

停車駅	快速	特快
新宿	○	○
渋谷	○	○
恵比寿	○	
大崎	○	○
横浜	○	○
戸塚	○	○

※凡例

・アクティ･･･快速「アクティ」　・通快…通勤快速

・特快･･･特別快速

§３　快速アクティの実情

「快速列車の必要性はあるのか？」 という問題提起に対して、様々な角度から研究していきます。

①停車駅と所要時間の面から

停車駅は前項で紹介してありますのでそちらを参考にして下さい。

Ⅰ. 停車駅の差

アクティと普通の停車駅の違いは辻堂・大磯・二宮・鴨宮のたったの 4 駅。これでは快速としての役割が果たせません。所要時間の差も小さくなるので速達性がありません。

待避をしない列車の所要時間(東京→熱海)

種別	所要時間
普通	約 1 時間 45 分
快速アクティ	約 1 時間 35 分

表を見ると分かる通り、差はわずか約 10 分とあまりありません。

②長距離移動の面から

東海道線は東京～熱海が約 100 ㎞、東京～小田原は約 80 ㎞と距離が長いため長距離乗る人にとっては快適ではありません。

もちろん座席の材質などによって変化はしますが、多くは乗車距離ではないかと思われます。

③車両の面から

現在一般型の車両(E231 系・211 系)で運用されているため乗り心地等には不満が出ます。少し前の資料ですが、下記のようなものがあります。

「混んでいる状態ではボックスシートは 1 時間、ロングシートは 30 分しか耐えられない。」

というものです。

また、2001 年まで現在はライナーの運用が主体の 215 系電車が運用されていました。性能は現在の車両と変わりませんが、全ての座席がボックスシート仕様に出来ていて質が比較的良いものでした。しかし、2 扉車であるため乗降に時間がかかり運用から外されました。

§４　考察

①停車駅において

A.2006 年のダイヤ改正で快速アクティは新たに戸塚に停車するようになり全区間の通過駅は４駅となりました。快速としての意義が減りました。それ以前に東海道線自体が他路線(横須賀線・京浜東北線)から見れば、「快速」と考えられます。そこで改善案を考え、下記のようにまとめました。

駅名・種別	普通	快速	特快
東京	○		
～省略～	～省略～	～省略～	～省略～
大船	○	○	○
藤沢	○	○	○
辻堂	○	○	
茅ヶ崎	○	○	○
平塚	○	○	○
大磯	○	○	
二宮	○	○	
国府津	○	○	○
鴨宮	○	○	
小田原	○	○	○
～省略～	～省略～	～省略～	～省略～
熱海	○		

図だけでは理解しにくいので、文章でも説明します。

つまり、速達性のない快速アクティを廃止し、同時に湘南新宿ラインの特別快速でまかないます。ただし、大船・藤沢から小田原方面への速達需要は少なくないのでさらに改善をします。詳細はＢへ。

B.上記の通り、他路線と並走していない大船以西の区間での快速運転の廃止は痛いものがあります。現在、東京から小田原の在来線・新幹線の運賃の違いは、

東海道線	1450 円	有料列車・グリーン車不使用
新幹線	2190 円	こだま使用

※東京～小田原間の運賃(最も安い料金)を計算

図のようになります。現在新幹線通勤が広まっている中、東京から直線距離約 80km の距離では新幹線の料金は高額になります。在来線通勤の出来る限界が小田原という意見も多いようです。

そこで、現在ある特急「踊り子」を廃止し、その運転ダイヤを利用して東京から小田原方面へも座席指定制で運用して長時間乗車の疲れを和らげることが出来ます。

駅名・種別	速達快速(仮)
東京	○
新橋	
品川	
川崎	
横浜	○
戸塚	
大船	
藤沢	
辻堂	
茅ケ崎	
平塚	○
大磯	
二宮	
国府津	○
鴨宮	
小田原	○
早川	○
根府川	○
真鶴	○
湯河原	○
熱海	○

現行の特急「踊り子」のダイヤを若干変更し、西湘方面への速達列車のダイヤとしました。
需要のある時間、ダイヤにゆとりのない時間を考慮して、10時台～15時台を運転時間とします。

車両は日中運用のない215系と特急「踊り子」廃止に伴い余剰が出た185系とし、追加料金を加えて収入を得ます。それにより、特急「踊り子」廃止による損失を相殺できます。

通常の踊り子のダイヤを考えると普通電車に追いつくので、横浜・大船・平塚・国府津のいずれかの駅で待避を行うのが良いです。

・215系

215系は珍しくすべての車両が二階建ての車両です。2001年のダイヤ改正前日までは東海道線内で快速アクティの運用に入っていましたが、遅れの問題が発生するため運用から外されました。現在は、湘南ライナーや臨時列車の運用に入っています。

②運転本数

前項で快速「アクティ」の廃止が良いと述べました。加えて、西湘方面への速達化を図る列車の新設が必要と述べました。

そこで、この新設の快速のダイヤを考察します。

東京	○	1400
新橋		
品川		
川崎		
横浜	○	1421
戸塚		
大船		
藤沢		
辻堂		
茅ヶ崎		
平塚	○	1447
大磯		
二宮		
国府津	○	1500
鴨宮		
小田原	○	1505
早川	○	1508
根府川	○	1514
真鶴	○	1520
湯河原	○	1525
熱海	○	1530

※横の数字は時刻です。○×△□で○×時△□分。

踊り子 119 号のダイヤを少し変更させたものがこの図です。大船と平塚で通過待ち・接続を行います。これにより、遠近分離(注 1)に近い運転が可能になります。

(注 1)遠近分離…長距離と近距離の客を分けるものです。長距離の客用に近距離の駅を通過する種別と、近距離の駅を多く停車する種別に分けるのが一般です。

③今までの内容をまとめて

現在、快速アクティ・特別快速は横浜から小田原ではデータイムに 1 時間 2 本です。ですが、停車駅の増加により所要時間が増え、速達の需要に対応できなくなっています。

なので、前項で述べましたように、特急「踊り子」を廃止し、代わりに速達の快速を新設して需要に応えられるようにすることで改善が出来ます。または、特急踊り子とこの快速を交互に走らせて、伊豆方面の観光への少しの需要にも対応できるとも考えられます。

§5　終わりに

東海道線の長い距離の中で、JR 東日本区間内の短い部分しか触れていないには、意外と大きな収穫となりました。身近な路線でも注意しなければ意外な発見があることに気がつかされました。

JR 東日本では路線周辺の発展に伴って、自治体から「自分の駅に快速を停めてくれ！」という意見が出ているため快速の停車駅を増やしています。ですが、その影響で「快速は名前だけ」という状態になってしまっています。横浜線の快速もその例です。これからこの問題に関して JR がどのように対策をするかを個人的に期待しています。

最後に、この分かりにくい研究を読んでいただいた皆様、研究執筆に協力していただいた方々にお礼を申し上げます。

§6　参考文献

①　文献

- 鉄道ジャーナル各号（鉄道ジャーナル社）
- 鉄道ダイヤ情報各号（交通新聞社）
- JR 時刻表（交通新聞社）
- 東京時刻表（交通新聞社）
- 全国鉄道事情大研究「湘南篇」（草思社）　川島令三著

②　web ページ

- JR 東日本　　http://www.jreast.co.jp/
- えきねっと　　http://jreast.eki-net.com/
- えきから時刻表　http://www.ekikara.jp/top.htm
- フリー百科事典 Wikipedia

http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%A1%E3%82%A4%E3%83%B3%E3%83%9A%E3%83%BC%E3%82%B8

ぶれんどの薫り

山のあべかわもち

どうも。また山のあべかわもちです。

今思ったんですけど、皆さん買い物は何で行かれますか？

昔からの、地元の商店街に自転車か歩きで行くというようなスタイルは、近年少しずつ変化しているような気がします。さっきの質問を思い出してください。「車で大きなスーパーへ行く」と答えたというのは、特に比較的郊外の神奈川の方なら、なかなか多いのではないでしょうか。

一方、最近地方での鉄道離れが急速に進んで、広大な駐車場が完備された幹線道路沿いの大型の商業施設が人気で、昔からの駅前はすっかり寂れてしまっていると言うことはこの部誌を読んでいる方なら知っている方は多いと思います。ここで私が言いたいのは

大都市でも少しずつ鉄道離れが進んでいるのではないか

ということです。地方と大都市との差は、元々沿線人口が多いことや、通勤・通学の需要が大きい程度の差ではないでしょうか。実際の利用状況は、大都市だからって鉄道で買い物に行く需要が必ずしも大きくはないと思います。たとえば私の住んでいる某市ですが、市の中心駅の駅前には、寂れた商店街と中途半端な再開発によってできた明らかに浮いている商業ビル以外に無く、某大手スーパーは、中心駅から大きく離れた市内の主要道路沿いに大型店舗を作りました。あと私が知っている厚木市の国道 413 号線のバイパスの沿線などでは、広大な駐車場がある大型商業施設が右に左に建ち並んでいます。厚木の中心街（本厚木駅周辺）も私の市と同じように、少しずつ衰退しているようです。先日パルコの撤退も聞きましたし。

神奈川でさえもこのように車の波は鉄道に容赦なく襲いかかってきます。これからの日本がアメリカのように総クルマ社会となっていくのか。気になるところです。まったく息抜きできない文章になってしまいました。すいません。次は息抜きの文章書きます。

あれ？まだ半分しか埋まってねえと研究班長に怒られました。なんか書きます。

もはやめんどうくさいので差し障りのない範囲で私のプロフィールでも

1993年　生まれる。生まれた日は嵐だったとか。

1999年　鉄道に目覚める。今度このあたりのエピソードでも書こうかと。

2000年　小学校入学。なぜかミレニアム学年と先生たちから言われました。2000 年？

2005年　家に帰ってみたらテレビで福知山線の脱線事故をやっていた。このあたりの話も書こうか。

2006年　浅野入学。当初は今ほど成績がひどくなかったのになあ。私と鉄研との最初の出会い。

2008 年　神保町とか中野とかアキ（略とかそういう方向に趣味が走る。成績はノーコメントで。

お。いい感じに埋まったじゃないですか。

じゃあこのあたりでサヨナラ。

多摩モノレール～多摩の南北交通の今～

中学２年　坂本和大

● 1　はじめに

多摩モノレールは 1998 年に上北台～立川北間が開業してから今年で 10 年である。

開業当時は多摩地域の新しい南北交通機関として注目され、10 年たった現在では多摩地域の重要な足として定着している。

そんな多摩モノレールの現在を研究してみた。

● 2　多摩モノレールの概要と開通の背景

多摩モノレールは 1982 年に東京都によって多摩センター～南大沢～八王子～箱根ヶ崎～上北台～多摩センターの環状路線と多摩センター～町田間の建設が構想されたもので、そのうち現在開通しているのは上北台～多摩センターのみで、その他の区間は上北台～箱根ヶ崎以外まったく具体化していない。

上北台～多摩センターの区間が先に開業したのは、京王線と中央線、西武線相互を結ぶ多摩の南北交通が定時性の確保ができないバスに頼っていて、整備の緊急性があったからである。

現在は利用客も順調に増えているが、もともとの建設費が非常に高かったため、現在も累積赤字の状態が続いている。

● 3 運行車両

多摩モノレールを走る車両は 1000 系のみである。

・　1000 系

↑沿線にある多摩動物公園の広告車

かつてデパートの広告車として使われたが現在は広告部分だけを抜いて運転中↑

1000 系は 1998 年の部分開業時に投入された。

車内はボックスシートとロングシートを組み合わせた配置になっているが、近年の乗客増加によって、ロングシートに改造される車両が増えた。

● 4　主要駅紹介

多摩モノレールは都心から放射状に延びた鉄道をつなぐように走るため、乗換駅が多い。

多摩都市モノレールは乗換駅を核としているので、概要を説明する。

・　多摩センター駅

↑右は京王と小田急の駅。左はモノレールの駅で距離があり、乗り換えは面倒。

多摩センター駅は多摩ニュータウンの中心都市で、この駅を基点に多くの団地へのバスが運行されており、またこの駅は京王線・小田急線と連絡しているが、いずれの駅からも離れているため、乗り換えには大きく迂回することになり不便である。

駅の周りにはスーパーやデパート・ホテルなどが数多くありにぎわっている。

・　中央大学・明星大学駅

駅の周辺は普通の住宅街だが、中央大学と明星大学の近くに位置するこの駅は、朝の通学時間帯になると多くの大学生でにぎわう。立川と多摩センター双方から平日朝に大きな需要がある駅だ。

・　高幡不動駅

↑右はモノレールの改札。左に進むと京王の駅。

高幡不動は京王線に連絡している。多摩センター～高幡不動間は、京王相模原線沿線から本線の八王子方面へ行くときにモノレールを使うことで、調布を経由する必要がなくなり便利になった。開業時は全く別の駅のように見えるほど、とても離れていたが、その後京王線の駅が改築され、連絡通路が設けられた。

・　立川北駅

↑立川北駅。画面手前に進むと JR の立川駅で、右に少し移っているのは伊勢丹立川店。

立川は多摩地域の中心都市で、2009 年には簡裁なども八王子から移転し、更なる発展が見込める発展著しい街である。

市街は一部区画だけを再開発したような形で道路などは昔のままなので、駅周辺の渋滞がよく起こる。

立川周辺のモノレールの駅はＪＲの立川駅を挟んで立川南と立川北に分かれており、　いずれの駅もＪＲの立川駅まで人工地盤で結ばれているが、少し離れている。

・　玉川上水駅

↑玉川上水駅。駅自体が近いため少しの整備だけでも乗り換えは快適だ。

玉川上水駅では西武拝島線と接続する。玉川上水は西武拝島線との乗り換えが便利で、改札間はアップダウンなしの乗り換えで、多摩都市モノレールの乗換駅の中で一番便利だ。

玉川上水駅前からは立川からのバスも停車し、玉川上水駅と立川駅北口との間ではバスと競合関係にある。

・　上北台駅

↑駅前にはバスターミナルもあり、武蔵村山方面のバスが発着する。

多摩都市モノレールの北側の終点。

駅前にはバスターミナルが設置されており、武蔵村山市の市内循環バスや野球開催時に運転のグットウィルドーム行きのバスなどが発着し、武蔵村山方面への鉄道とバスの結節点となっている。

● 5　運行形態と運賃

駅名	時間	運賃	その他
多摩センター	―	―	京王・小田急線乗換
松が谷	2	100	
大塚・帝京大学	4	200	
中央大学・明星大学	6		
多摩動物公園	8	250	京王線乗換
程久保	10		
高幡不動	12	300	京王線乗換
万願寺	15		
甲州街道	17	350	
柴崎体育館	20		
立川南	22	400	ＪＲ線乗換
立川北	23		
高松	26		
立飛	27		
泉体育館	29		
砂川七番	30		
玉川上水	32		西武線乗換
桜街道	34		
上北台	36		

↑路線図。時間と運賃は多摩センター基準。

多摩センター～上北台間の運転がほとんどだが、立川北折り返しが多摩センター・上北台の両方向から設定されている。

平日の昼間と土曜・休日ダイヤのほとんどの時間帯は 10 分おき、1 時間 6 本の運転である。

運賃は比較的割高で、初乗りは 200 円だったが、開業後しばらくして隣駅までは 100 円にして増収を図った。もともと短距離利用が多かったため増収につながり、利用客が増加した。またこの場合、立川北と立川南は同一駅と見なされるため、立川北～柴崎体育館と立川南～高松間も 100 円となる。

また沿線バスとの乗り継ぎ割引などは一切ない。

● 6 競合相手となるバス

多摩モノレールの競合相手として開通前から立川北以北の沿線地域に路線を運行している立川バスや西武バスが上げられる。

特に立川バスは運行経路が立川駅北口～玉川上水駅で重複しており、無駄が多い。

↑モノレール開業前は収益を上げていた立川バスの立川駅北口～村山団地線。

西武バスは武蔵村山方面へのバスは西武線玉川上水駅の１駅隣の東大和市駅を基本経由し、経路に重複はあまりないものの、立川駅北口～モノレール沿線といった系統が多く見られる。

● 7　考察

多摩都市モノレールは、定時性の確保が出来ないバスから定時性のあるモノレールへの転換を目的で作ったはずであるが、開業して 10 年たった今も立川以北はモノレールとバスが並行して走っている状態である。これはモノレールの駅周辺以外はモノレール駅の利用がしにくい状況にある上、運賃が高い、乗り換えが面倒などの理由から、未だに立川へ１本で行けるバスが支持されているためである。

ここでは先述した村山団地線とモノレールを例に運賃の比較をしてみる。ちなみに村山団地は上北台から徒歩 10 分程で、利用が十分に出来る距離である。

モノレール							バス路線
モ	300	200	200	100	―	上北台	
ノ	―	―	―	―	村山団地	―	バ
レ	250	200	100	桜街道	170	―	ス
｜	250	100	玉川上水駅	170	170	―	路
ル	200	砂川七番	170	170	200	―	線
	立川駅北口	180	220	250	310	―	

桜街道では同額になるものの、運賃の高さなどから立川北～玉川上水はモノレール、玉川上水～村山団地間をバス利用という利用者はまずいない。

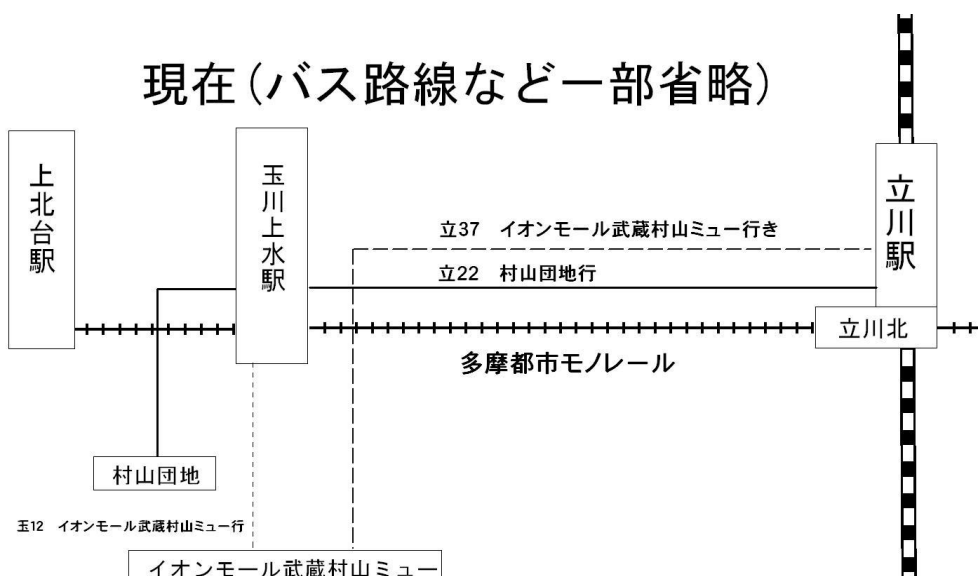
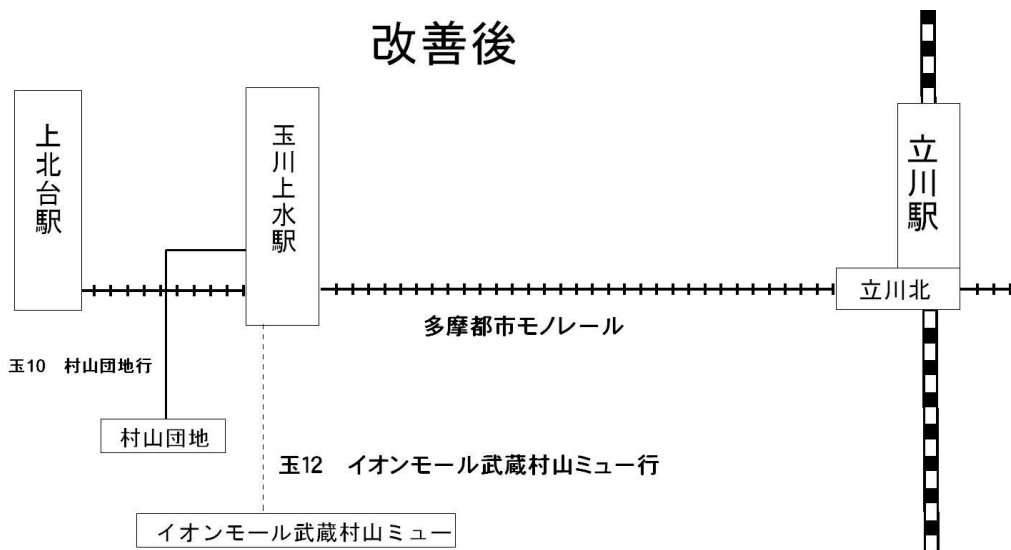
また上北台まで歩くにしろ 10 分歩いて 10 円安いだけである。これではバスに乗客が依存してしまい、モノレールの乗客は増えない。双方の平日昼間時１時間あたりの本数はモノレール６本、バス４本である。

● 8 多摩モノレールの利用者を増やすために

①バスとの調整

私はバス系統を再編して、立川から砂川七番経由の玉川上水以北へ運転するバスは基本玉川上水駅を発着するようにすべきであると考える。ただしモノレールは中型輸送機関であるため、あまりに大量の人を運べないので、朝ラッシュのみだけ立川駅北口発着のバスを残すべきである。

しかし立川バスの減収になり、立川バス自ら動くことは考えにくいので、行政主導で進めていくべきである。

現在の状態。(地図くりえーたーで作成)

改良後(ラッシュ時は以前とかわらず)(地図くりえーたーで作成)

そして立川北～玉川上水間のモノレールとで乗り継ぎ割引運賃を設定し、運賃を最低でも現在バスで立川まで出る場合と同額程度にまで下げるべきである。また発車時刻をモノレールや西武拝島線の時間に合わせる工夫も必要である。

②これからの多摩都市モノレール

また多摩モノレールは上北台から八高線の箱根ヶ崎への延伸が予定されている。この延伸によって東京都内で(島部を除く)唯一鉄道の通っていなかった武蔵村山市にモノレールが走ることになる。

そのとき設置される駅は、上北台のような小さなバスターミナルを設け、そこからバスを運行し、地域輸送の拡充を図るべきである。現在立川駅北口～箱根ヶ崎駅間もバスが運行されているが、運行経路が他の路線を含めモノレールの建設予定ルートと重複するので、その時もバス路線の整理が必要であろう。

● 9　おわりに

多摩モノレールは多摩地域の活性化に寄与する交通機関として建設されました。

その効果は立川の発展や高幡不動の駅舎建て替えなど、着実にあらわれ始めています。

もともとあった環状線の計画はもちろん実現しないでしょうが、多摩地域の南北を結ぶ交通機関としてこれからも頑張って欲しいと思います。

最後になりましたが、ここまで読んでくださった皆様、また私の本当に出来の悪い研究を少しでも良いものにしようと奮起してくださった部員の方々に感謝いたします。

● 10 参考文献

【Web ページ】

多摩都市モノレール(株)　http://www.tama-monorail.co.jp/

京王グループ（株）　http://www.keio.co.jp/

西武グループ（株）　http://www.seibu-group.co.jp/

立川バス（株）　http://www.tachikawabus.co.jp/

（社）東京バス協会　東京バス案内ＷＥＢ　http://www.tokyobus.or.jp/

武蔵村山市公式ホームページ　http://www.city.musashimurayama.tokyo.jp/

【書籍】

MYLINE　東京時刻表 2007 年 8 月号　交通新聞社

モノレールと新交通システム　佐藤信之

東京都内乗合バス・ルートあんない No.10　（社）東京バス協会

東京都内乗合バス・ルートあんない No.14　（社）東京バス協会

多摩地域の都市構造と交通Ⅲ　多摩地域の交通に関するアンケート調査

財団法人東京市町村自治調査会

蒲田駅・京急蒲田駅について

～ 駅 研 究 シ リ ー ズ 第 2 弾 … 730 m 離 れ た 駅 の 現在（いま） ～

中学2年　松薗 崇

1. はじめに

私は、通学に JR 京浜東北線を利用しています。といっても浅野生のほとんどが新子安・京急新子安を通る JR 京浜東北線・京急本線を利用しているわけです。

この 2 駅のように、品川～関内(京急では日ノ出町)をほぼ並行して走る JR 京浜東北線・根岸線と京急本線ですが、この 2 路線には同じ地名を使用しているのに、離れている駅がいくつかあります。なかでも、JR・東急(池上線・多摩川線)の蒲田駅と、京急本線・空港線の京急蒲田駅は特に離れていて、距離にして 730m、道沿いに歩くとほぼ 1km 離れています。

私は、この遠さから蒲田駅・京急蒲田駅に興味を持ち、調べてみることにしました。

2. 蒲田駅・京急蒲田駅を発着する路線の基本情報

1. JR 京浜東北線

神奈川県横浜市西区にある横浜駅から、川崎・品川・東京・上野・赤羽・南浦和を経由して埼玉県さいたま市大宮区の大宮駅に至る、全長 59.1km の路線で、横浜駅から大船駅まで根岸線に直通運転をしています。東神奈川から大船までは横浜線が直通し、横浜線は土休日に 1 往復、横須賀線の逗子駅まで直通しています。JR 東日本では神奈川県唯一の通勤列車の走る路線で、ラッシュ時は東海道線並みの混雑を見せます。

北行は終日で、南行は始電・終電のみで蒲田始発があり、日中は山手線とまったく同じ駅を通る品川～田端間で快速運転をしています

使用車両

209 系 0 番台

1993 年登場の通勤型量産車。今のところほとんどこの形式です。

試作車は 1992 年より 901 系として登場していましたが、去年から今年にわたって 3 編成全てが運用を離脱しています。

京浜東北・根岸線、南武線で使用されていて、京浜東北･根岸線用は全ての編成の 6 号車が 6 扉車となっています。

車両故障が急増し始めたために京浜東北･根岸線用は 2007 年 12 月より運用を始めた E233 系の導入により少しずつ廃車される予定です。

209系500番台

1998年から導入された通勤型車両。中央総武緩行線で103系の故障が相次いだために急遽ちょうど製造中だったE217系(現在横須賀・総武快速などで使用)の車体構造を流用して作られた車両です。現在は京浜東北･根岸線と総武線(各駅停車)で使用されています。

6扉車は連結しておらず、全車4扉の車両であり、また、緊急に製造されたためにE217とE231が混ざったような構造をしています。

E233系1000番台

2007年12月22日に運用開始した京浜東北･根岸線の最新車両。

901系や209系の置き換え用として導入され始めました。中央快速線で使用されている0番台と比べると、前面のラインが、サイドからフロントガラス下になっています。

ダイヤ

<table>
<tr><th colspan="5">平日</th></tr>
<tr><th>時間帯</th><th>北行</th><th>当駅始発頻度</th><th>南行</th><th>当駅始発</th></tr>
<tr><td rowspan="2">始電</td><td>4:24当駅始発</td><td rowspan="2"></td><td>4:33当駅始発</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>大宮行</td><td>大船行</td></tr>
<tr><td>早朝</td><td>5～16分間隔</td><td>1～2本/時</td><td>9～16分間隔</td><td>4時台に2本</td></tr>
<tr><td>朝ラッシュ</td><td>3～6分間隔</td><td>1～6本/時</td><td>2～6分間隔</td><td>9時台に5本</td></tr>
<tr><td>昼</td><td>3～6分間隔</td><td>2～3本/時</td><td>2～10分間隔</td><td rowspan="3">なし</td></tr>
<tr><td>夕ラッシュ</td><td>2～5分間隔</td><td>1･6本/時</td><td>3～7分間隔</td></tr>
<tr><td>夜</td><td>4～17分間隔</td><td>2本/時以下</td><td>3～14分間隔</td></tr>
<tr><td rowspan="2">終電</td><td>0:36発</td><td rowspan="2"></td><td>0:52発</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>上野行</td><td>桜木町行</td></tr>
<tr><th colspan="5">土休日</th></tr>
<tr><th>時間帯</th><th>北行</th><th>当駅始発頻度</th><th>南行</th><th>当駅始発</th></tr>
<tr><td rowspan="2">始電</td><td>4:24当駅始発</td><td rowspan="2"></td><td>4:33当駅始発</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>大宮行</td><td>大船行</td></tr>
<tr><td>朝</td><td>4～16分間隔</td><td>3本/時以下</td><td>3～16分間隔</td><td>2本/時以下</td></tr>
<tr><td>昼</td><td>3～6分間隔</td><td>2･5本/時</td><td>3～10分間隔</td><td rowspan="3">なし</td></tr>
<tr><td>夕</td><td>3～5分間隔</td><td>1～5本/時</td><td>3～10分間隔</td></tr>
<tr><td>夜</td><td>4～17分間隔</td><td>1本/時以下</td><td>3～17分間隔</td></tr>
<tr><td rowspan="2">終電</td><td>0:36発</td><td rowspan="2"></td><td>0:52発</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>上野行</td><td>桜木町行</td></tr>
<tr><td colspan="5">早朝…始電～5時台　朝ラッシュ…6～9時台　朝…始電～9時台
昼…10時台～15時台　夕…16～18時台
夕ラッシュ…16～18時台　夜…19時台～終電</td></tr>
</table>

２．東急池上線・東急多摩川線

池上線

蒲田駅から、東京都品川区の五反田駅を結ぶ、全長 10.9km の路線です。

東急多摩川線

蒲田駅から、東横・目黒線の多摩川駅を結ぶ、全長 5.9km の路線で、全線が東京都大田区にあります。車庫が池上線上にあるため一部の列車は、蒲田駅でスイッチバックして、池上線に乗り入れています。

使用車両

7600 系

1986 年に営業運転を開始した通勤型電車で、1967 年から田園都市線・東横線で運用されていた 7200 系の編成変更時にできた余剰車が改造されてできた車両です。

全ての編成が前面の中央を縦に黒い帯が塗装されています。

雪が谷検車区に 13 編成所属しています。

7700 系

1987 年に営業運転を開始した通勤型電車で、7000 系(初代)を改造したもの。

雪が谷検車区に 12 編成所属しています。

一部の編成が 7600 系と同じように前面の中央を縦に黒い帯が塗装されています。(左の写真はその編成のうちのひとつ)

1000 系

1991 年から運用を開始した通勤型電車で、13 編成が雪が谷検車区に所属しています。

東横・横浜高速鉄道みなとみらい線、大井町線に使用されている 9000 系をもとに作られていて、前面などではほとんど違いが見られません。

7000 系(２代)

2007 年 12 月 25 日から営業運転を開始した池上・東急多摩川線の最新車両。田園都市線 5000 系をもとにつくられています。前面が流線型になっていて、内装を含めて近代的なつくりになっています。19 編成が増備され、現在の車両と置き替えられる予定です。

ダイヤ

池上線　五反田方面			
平日		土休日	
始電	5:03発 五反田行	始電	5:03発 五反田行
早朝	13～15分間隔	朝	5～13分間隔
朝ラッシュ	2～11分間隔	昼	6分間隔
昼	6～7分間隔	夕	3～8分間隔
夕ラッシュ	4～7分間隔	夜	2～18分間隔
夜	3～18分間隔	終電	0:41発 雪が谷大塚行
終電	0:41発 雪が谷大塚行		

多摩川線　多摩川方面			
平日		土休日	
始電	5:06発	始電	5:06発
早朝	9～12分間隔	朝	5～11分間隔
朝ラッシュ	2～6分間隔	昼	6～7分間隔
昼	6～7分間隔	夕	6～7分間隔
夕ラッシュ	4～5分間隔	夜	6～18分間隔
夜	4～18分間隔	終電	0:41発
終電	0:41発	全列車多摩川行	
早朝…始電～5時台　朝ラッシュ…6～9時台 朝…始電～9時台　昼…10時台～15時台 夕ラッシュ…平日16時台～18時台 夕…土休日16～18時台 夜…19時台～終電			

３．京急本線・空港線

京急本線

東京都港区にある都営浅草線の泉岳寺駅から、京急川崎・横浜・上大岡・金沢文庫・金沢八景・堀ノ内を経由して神奈川県横須賀市にある浦賀駅を結ぶ全長 56.7km の路線で、泉岳寺駅で都営浅草線に、　京急蒲田駅で空港線に、金沢八景で逗子線に、堀ノ内で久里浜線に直通しています。

快特、エアポート快特、特急、急行、普通があり、そのうちエアポート快特は成田空港から空港線直通羽田空港行き、または羽田空港発成田空港行きのみ、急行は都営浅草線（押上以外での都営浅草線内止まりはなし）・京成線・北総線と羽田空港間のみとなっています。

空港線

京急蒲田駅から、羽田空港駅を結ぶ全長 6.5km の路線で、全線が大田区内にあります。全列車が本線直通で、当駅始発・終着は早朝のみです。

また、品川・横浜方面からの直通電車と浜松町から羽田空港の羽田空港第 1 ビル・第２ビルを別々の駅として結ぶ東京モノレール（私鉄として運用しているが実質 JR の路線）と乗客獲得競争が起きています。

京急蒲田駅を出てすぐの踏切には箱根駅伝の選手が通ります（今ではダイヤの調整がされるが、昔は調整されておらず、踏み切り待ち中に後続の選手に追いつかれるということがあったらしい）。

使用車両

自社車両

600 形

1994 年登場の 8 両か 4 両編成の地下鉄直通対応通勤型電車。

前面はアンチクライマー（貫通扉下の突起）が無くなり凹凸のないすっきりしたデザインとなっています。

このデザインは 2100 形や新 1000 形に受け継がれ、京急の新標準デザインとなっています。

800 形

1978 年登場の地下鉄直通非対応通勤型電車。

大手私鉄には珍しい片開き扉を採用していて、座席は　外装と対照的な青色のロングシートとなっています。

6 両固定編成で運行されています。

2000 形（右写真）

1982 年登場の地下鉄直通非対応通勤型電車。

今までの京急の伝統的デザインを打ち破り、左右非対称の前面が下部でくの字型に折れ曲がっているのが特徴となっています。

1000 形

1959 年登場の地下鉄直通対応通勤型電車。

800 形と同じく片開き扉車で、日本唯一の片開き扉車で地下鉄に直通している車両となっています。

２～８両編成で、2 両編成の単独運用はありません。

新 1000 形

2002 年登場の地下鉄直通対応通勤型電車。

現在も製造が続けられている最新車両で、2007 年 3 月登場の 6 次車は京急初のステンレス車となっています。

前面のワイパーカバーに“*1000*　”と打ち抜かれていて、貫通扉には車番の下 3 桁が表記されています(左の写真は 401)。

6 次車は標準型車両とされたＪＲ東日本 E231 系の設計も加味されているため他の車両とは大きく違います。

1500 形

1985 年登場の地下鉄直通対応通勤型車両。

ほとんどが VVVF インバータ制御、一部が界磁チョッパ制御となっています。

4～8 両編成で、8 両編成が京成線や北総線へ直通しているほかはすべて本線内の各駅停車として運用しています。

2100形

1998 年登場の地下鉄直通非対応通勤型電車。

前面は600形をベースに作られ、新1000形と同様にワイパーカバーに“*2100* ”と打ち抜かれています。

↑2100 系(通常塗装)　↑2100 系(Blue Sky Train 塗装)

他社からの直通車両

東京都交通局浅草線5300形

京成電鉄3400形

京成電鉄3700形

北総鉄道7300形

北総鉄道7500形

北総鉄道9100形

北総鉄道7250形

そのほか、京成電鉄3000形(２代)の3001編成、3500形北総鉄道の9000形が直通しています。

ダイヤ

京浜急行本線				
上り				
平日	普通	急行	特急	快特
始電	4:57発 品川行	5:48発 京成高砂行	5:29発 京成高砂行	7:29発 品川行
早朝	13～20分間隔	8分間隔※1	26分間隔※1	-
朝ラッシュ	7～10分間隔	6～12分間隔	5～14分間隔	7～24分間隔
昼	3～10分間隔	8～20分間隔	-	1～24分間隔
エアポート快特(10時台から)→				39～40分間隔
タラッシュ	3～12分間隔	8～15分間隔	4～18分間隔※3	8～21分間隔
夜	8～20分間隔	6～23分間隔	16～22分間隔※3	9～12分間隔※4
終電	0:01発 品川行	0:12発 品川行	23:51発 京成高砂行	22:08発 品川行
土休日	普通	急行	特急	快特
始電	4:57発 品川行	5:48発 青砥行	5:30発 京成高砂行	9:14発 京成佐倉行
朝	4～19分間隔	6～25分間隔	8～15分間隔	2～15分間隔※2
昼	10分間隔	20分間隔	-	1～10分間隔
エアポート快特(10時台から20時台まで)→				40～80分間隔
夕	10分間隔	20分間隔	-	1～10分間隔
夜	8～21分間隔	10～24分間隔	17～32分間隔	1～87分間隔
終電	0:01発 品川行	23:34発 京成高砂行	23:31発 品川行	0:09発 品川行

下り							
平日	普通	特急	快特	土休日	普通	特急	快特
始電	5:16発 金沢文庫行	5:52発 三崎口行	8:22発 三崎口行	始電	5:16発 浦賀行	5:53発 三崎口行	7:44発 三崎口行
早朝	20分間隔	1本のみ	-	朝	5～22分間隔	3～20分間隔	6～20分間隔※2
朝ラッシュ	1～19分間隔	9～22分間隔	5～26分間隔※1	昼 夕	10分間隔	20分間隔	10分間隔
昼	3～12分間隔	20分間隔	8～11分間隔				
タラッシュ	4～18分間隔	9～48分間隔	4～18分間隔	夜	9～20分間隔	3～31分間隔	10～13分間隔※4
夜	3～26分間隔	3～86分間隔	2～12分間隔※4	終電	0:21発 京急川崎行	0:09発 金沢文庫行	21:58発 三崎口行
終電	0:20発 京急川崎行	0:32発 金沢文庫行	22:55発 京急久里浜行	京急蒲田以南は急行はなし			
※1…5時台に2本のみ　※2…快特の始電から　※3…17～18時または22～23時　※4…快特の終電まで							

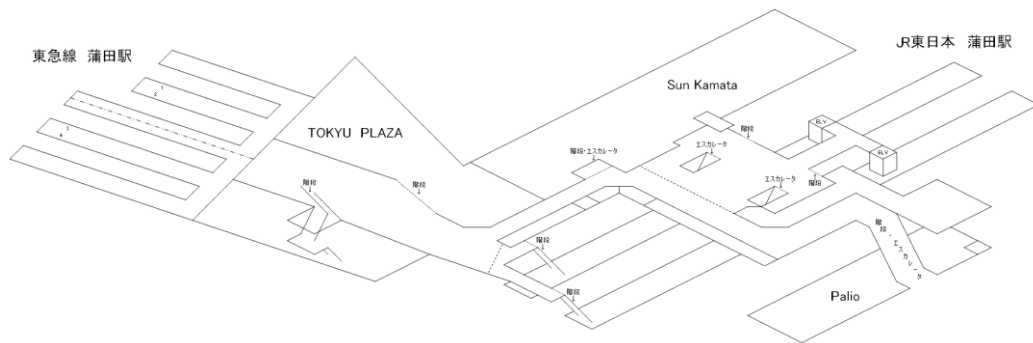
空港線					
下り(羽田空港方面)					
平日	普通・急行・特急	快特・エアポート快特	土休日	普通・急行・特急	快特・エアポート快特
始電	5:17発	5:34発	始電	5:17発	5:34発
早朝	10～14分間隔	11分間隔	朝	3～14分間隔	11～29分間隔※1※2
朝ラッシュ	3～12分間隔	20～30分間隔※1	昼 夕	7～13分間隔	20～21分間隔
昼	5～13分間隔	20分間隔			
タラッシュ	2～12分間隔	-	夜	5～14分間隔	-
夜	3～16分間隔	-	終電	23:52発	18:58発
終電	0:17発	15:57発	全て羽田空港行		
早朝…始電～5時台　朝ラッシュ…6～9時台　朝…始電～9時台　昼…10～15時台 タラッシュ…[平日]16～18時台　夕…[土休日]16～18時台　夜…19時台～終電					
※1…6時台まで　※2…9時台から					

３．蒲田駅について

歴史

年代	できごと
1904	4月11日国鉄東海道本線の駅が開業。
1914	京浜線(後の京浜東北線)運行開始(東京～高島駅[廃駅])。
	京浜線、準備不足でトラブル連発、運行中止。
1915	京浜線、運転再開。
	京浜線、桜木町駅まで延伸。
1922	池上電気鉄道線(現在の東急池上線)が池上駅まで開通。
1923	目黒蒲田電鉄目蒲線(現在の東急多摩川線)が目黒駅から蒲田駅まで開通。
1928	京浜線、赤羽駅まで延伸。
	池上電気鉄道線が五反田駅まで開通。
1932	京浜線、大宮駅まで延伸(この年以降を京浜東北線と呼ぶことにする)。
1934	池上電気鉄道が目黒蒲田電鉄に吸収合併。
1939	目黒蒲田電鉄が東京横浜電鉄と改称。
1942	東京横浜電鉄が小田急電鉄と京浜電気鉄道を合併して東京急行電鉄と改称する。
1943	東京急行電鉄が相模鉄道の運営を委託される。
1944	東京急行電鉄が京王電気軌道を吸収合併(この年から分裂までを俗に「大東急」という)。
1945	京浜東北線の車両基地(蒲田電車区)が空襲で被災し、焼失。
1951	京浜東北線の桜木町駅で工事ミスにより垂下していた架線にモハ63系(当時の通勤列車)2両が接触・ショートし、炎上。106名が死亡する事故(桜木町事故)発生。
1964	根岸線が磯子駅まで開業し、京浜東北線が直通運転を始める。
1976	国鉄駅での貨物取り扱いを廃止。
1986	国鉄駅での荷物取り扱いを廃止。
1987	国鉄分割民営化、国鉄の駅は東日本旅客鉄道(JR東日本)の駅となる。
1988	京浜東北線に快速登場。田町～田端間を快速運転する。
1995	1993年から投入され始めた209系に6扉車連結開始。
2004	4月10･11日に開業100年周年記念イベント開催。記念オレンジカードが発売される。
2007	5月よりリニューアル工事着工。駅ビル(Palio･Sun Kamata)と同時進行で来春までの完成を予定。
	11月3～11日「古代から未来へ」をテーマに多摩川アートラインプロジェクト アートウィーク2007を開催。

東急池上線の変化がとても多いことに気がつきます。池上線はとても波乱な歴史をたどってきているようで、開業者の顔ぶれがいまいち信用に欠けていたり、救済すると言って経営を始めた元貴族院議員が私物化をして、資金を着服していたりされていたようです。

構造・施設

駅ホーム

JR 東日本：2 面 3 線島式ホーム

東急：5 面 4 線頭端式ホームの高架駅

降車専用
④多摩川線 多摩川方面
③多摩川線 多摩川方面
降車専用
②池上線 五反田方面
①池上線 五反田方面
降車専用

駅ビル

TOKYU PLAZA

Sun Kamata

Palio

※下線は 2007 年 8 月 1 日より全館改装休業中

交番

東京急行電鉄(東急)池上線・多摩川線蒲田駅

売店

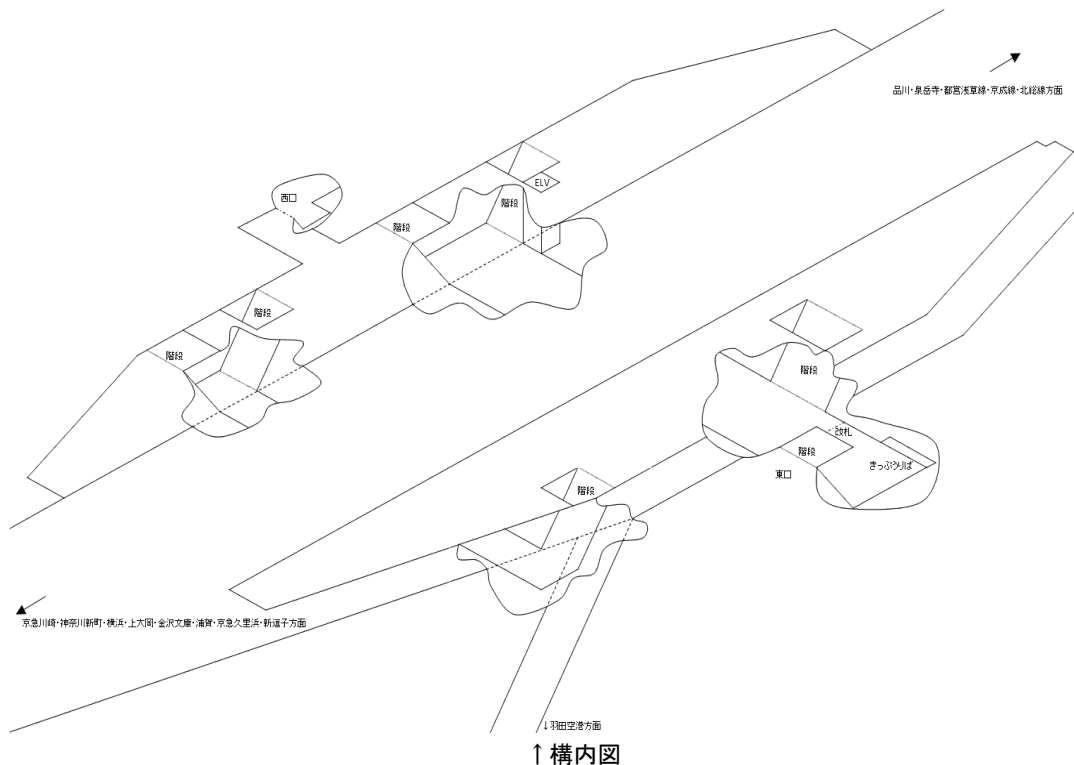
駅ビルと駅舎は、東口では 3 階、西口では 2 階でつながっています。基本的に 1 階の高さは一緒ですから、線路の東と西で地面の高低差があることがわかります。

駅・駅ビル改装工事

2007 年 8 月より JR の駅舎とその駅ビルを同時進行で改装工事を開始しました。完成は 2008 年 4 月 16 日(水)に決定しました。駅ビルの名称は「GRANDUO 蒲田(東館・西館)」です。

４．京急蒲田駅について

構造

↑構内図

ホームは2面3線の単式＋島式ホームです。ほとんどが複線の空港線は当駅から国道15号線の踏切まで単線で、単線から複線になるポイント付近では、羽田空港方面の列車の通過を品川・横浜方面の列車が待っている場面が常に見られます。

また、空港線から直通してきた品川方面の列車が発車すると、もう、横浜方面からの空港線直通列車が入線を始めているところも多く見られます。

このことから現在の構造では過密ダイヤを3線で振り分けていて、限界が近いように思え、高架化工事が始まったわけもうなずけます。

歴史

年代	できごと
1901	“蒲田駅”として開業。
1925	国鉄･池上電気鉄道･目黒蒲田電鉄が同名の蒲田駅を開業し、混同を防ぐため“京浜蒲田駅”に改称。
1987	京浜急行電鉄の意向で“京急蒲田駅”に改称。
1998	空港線羽田空港駅延長開業。（平日朝と夕に臨時停車していた）快特の停車駅となる。
2002	空港線と本線下りを結ぶ連絡線が完成、横浜方面からも空港線へ直通運転を始める。
2002	京急蒲田駅周辺の高架化工事が始まる。
2005	空港線を仮線に移設。
2006	本線下りを仮線に移設。
2007	本線上りを仮線に移設、跨線橋にあった東口改札を地下に仮設、ホーム移動のための地下道も仮設。

JR・東急の蒲田駅よりも長い歴史を持ちながら、あまり変化が激しくなく、大きなできごとは1990年代になってからの空港線開業と、現在進行中の高架化工事のみです。

５．考えてみよう　～2つの蒲田駅の今と未来～

これまで蒲田駅・京急蒲田駅の2つの蒲田駅について述べてきました。

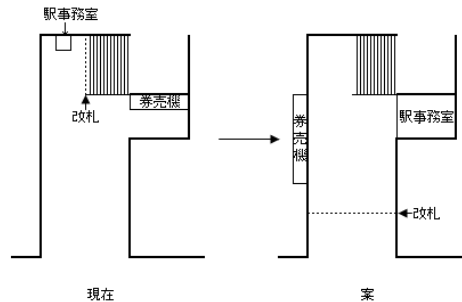
ここでは、“2つの蒲田駅”について少し深く考えましょう。

蒲田駅と京急蒲田駅を比べてみます。

蒲田駅は、地域の住民などの利用が多めなので、出入りのしやすさを重視した構造になっています。また、周辺は大きく東口周辺、西口の東急線以北・東急線以南の３つに分かれ、初めの２地区は商店街などが連なっていますが、西口東急線以南の地区は、住宅街が続いています。よって、駅の出口の東口はエスカレーター付き出口を1ヶ所、西口の北寄りはエスカレーター付き出口を1ヶ所、南よりは階段のみの少し狭い出口を2ヶ所設けています。ただ、西口と東口で、高低差があり、東口が低くなっているために、東口はエスカレーターに利用客が集中して、昼でもエスカレーターに利用客が並んでいます。蒲田駅は東口にエスカレーターを増設するべきだと思います。

それに対し、京急蒲田駅は地域の利用客より本線・空港線間の乗り換え客が圧倒的に多い駅ですから、改札は小さめで、出口も広くはありません。構造は乗り換えのしやすさを意識し、本線上りホームと本線下り・空港線ホーム間の地下道を2本設け、乗り換えをしやすくしています。ですが、西口改札が簡易的な上に狭いことと、地下道が南半分にしかなく、東口改札のある地下道に人が集中し、南端のほうにある地下道はほとんど人が通らず、“ムダ”に近いことが挙げられます。

西口改札は改札をホームよりに移動するべきだと思います。（次ページ図）

蒲田駅西口改良案

地下道は北寄りに１本作り、利用客の集中を避けるべきだと思います。仮設とはいえ、できる限り利用客に使いやすい駅であってほしいものです。

さて、“２つの蒲田駅”のこれからを考えます。

どちらの駅も今は工事中で、未来への期待は大きいです。

蒲田駅は3月末、駅・駅ビルの改装が終了します。これにより、利用客の増加が期待できます。

京急蒲田駅は高架化工事が終了すると、列車の流れがスムーズになり、列車の増発が可能になります。また、東京国際空港(羽田空港)は滑走路・誘導路の増設が予定されていて、さらに利用客が増えることが予想されます。京急蒲田駅は“京急の空港アクセスの一大拠点”として、大きな発展を遂げるでしょう。

６．最後に

今回は、“２つの蒲田駅”についての研究を書かせていただきました。

今回の現地調査は今までで最多の５回行い、30枚を超す写真を撮影し、細かいところまで気をつけて執筆したのですが、いかがでしたか？

この研究では、京急線のダイヤだけで1ページを占領してしまいました。次回からはダイヤをもっとコンパクトにまとめる方法を模索していきたいと思っています。

ここで、この長々とした研究を全て読みきってくださった皆様、アドバイスをくださった先輩方に感謝いたします。

ありがとうございました。

参考文献

【Webページ】

JR東日本　www.jreast.co.jp

京急　www.keikyu.co.jp

東急　www.tokyu.co.jp

鹿島　www.kajima.co.jp

【写真の撮影場所】

JR　209系0番台…横浜駅　500番台…東神奈川駅　E233系1000番台…品川駅

東急　7600系・1000系・7000系(2代)…雪が谷大塚駅　7700系…蒲田駅

京急　800形…京急新子安駅　2000形…横浜駅　その他…京急蒲田駅

京成・北総　3400形…糀谷駅　7250形…平和島駅　その他…京急蒲田駅

東京モノレール～空港輸送の実態～

中学3年　伊多井 玲音

★0 はじめに…

私は時々羽田空港を利用することがあります。自宅から羽田空港まで鉄道で行く場合、2 通りのルートが考えられます。

（1）品川→【JR 山手線または京浜東北線】→浜松町→【東京モノレール】→羽田空港

（2）品川→【京浜急行本線】→京急蒲田（経由または乗り換え）→【空港線】→羽田空港

ちなみに私は（2）のルートで行きました。単に料金的な問題で、(1)のルートを利用しませんでした。しかし、品川からというある意味で縛られた観点を除けば(品川からは圧倒的に京浜急行(以下、京急)が有利。）東京モノレールにも京急に勝る部分があるのではないかと思い、東京モノレールについて調査し、それを踏まえた上で「どのような改善をするとより利用されやすいのか」について考察することにしました。どうぞ最後までお読みください。

★1 東京モノレールとは…概要

まず、東京モノレールの概要について説明していきたいと思います。

（0）　路線情報

東京モノレールとは 1964 年 10 月 10 日に開業した、浜松町から羽田空港第 2 ビルを結ぶ 17.8 ㎞の軌道系公共交通機関です。ちなみに関東地方では 2 番目に古いモノレールです。

全長	17.8km
駅数	10駅

（1）　歴史と概要

1964年	モノレール浜松町～羽田（現在の天空橋駅）間開業。
1965年	大井競馬場前駅開業。
1966年	旧国鉄浜松町駅とモノレール浜松町駅の連絡跨線橋完成。
1967年	羽田整備場駅（現在の整備場駅）開業。
1969年	新平和島駅（現在の流通センター駅）開業。
1972年	新平和島駅が流通センター駅に改名。
1985年	昭和島駅開業。
1992年	天王洲アイル駅開業。
1993年	羽田空港の開港に伴い、羽田空港駅まで延伸開業。
1998年	京浜急行空港線の羽田空港駅までの延伸開業に伴い、羽田駅を天空橋駅に改名。
2002年	モノレールSuicaを導入し、JR東日本との相互利用を開始。
2002年	全駅でホームドアを使用開始。
2002年	ワンマン運転開始。
2003年	JR浜松町駅とモノレール中央口を結ぶ、モノレール口改札完成。土休日に「快速」運行開始。
2004年	「快速」を平日夜に運行開始。
2004年	羽田空港第2ビル駅まで延伸開業。羽田空港駅を羽田空港第1ビルに改名。
2007年	昭和島駅の待避線使用開始に伴い、「快速」を廃止し、「区間快速」「空港快速」を新設。

開業当時、日立系の会社「日立運輸東京モノレール」が運営をしていて、途中駅は無く、モノレール浜松町～羽田(現在の天空橋)間の 13.0 ㎞を 15 分で走っていたそうです。「東京モノレール」と社名変更後も、羽田空港（東京国際空港）への唯一のアクセス鉄道として順調な経営でした。次第に空港利用者が増加し、輸送量が確保しきれなくなってきたので、京急空港線（「羽田空港」という駅は存在したが、空港に遠かった。）が羽田空港付近まで延伸しました。その延伸によって東京モノレールの経営は厳しくなり、2002 年には JR 東日本の子会社になりました。一方では京急空港線で快速運転が始まり、その上横浜方面からの直通列車が運転されるようになったことで、速達性において貧弱な東京モノレールはさらに苦境に立たされました。そして、京急に対抗するかのように 2003 年から本格的に快速運転を開始し、2007 年 3 月 18 日のダイヤ改正に伴い、列車種別の変更を行い、現在に至っています。

(2)　停車駅・各駅所要時間・乗り換え案内・乗降客数

	普通	区間快速	空港快速	乗降客数（1日）	乗り換え
モノレール浜松町	0	0	0	113888人	JR山手線・京浜東北線（大門駅）地下鉄浅草線・大江戸線
天王洲アイル	5	5	レ	28655人	東京臨海高速鉄道（りんかい線）
大井競馬場前	8	8	レ	9688人	なし
流通センター	10	10	レ	14819人	なし
昭和島	12	レ	レ	4181人	なし
整備場	14	レ	レ	3123人	なし
天空橋	16	レ	レ	11762人	京急空港線
新整備場	20	レ	レ	2616人	なし
羽田空港第1ビル	21	18	16	60068人	（羽田空港駅）京急空港線
羽田空港第2ビル	23	20	18	11205人	（羽田空港駅）京急空港線

※所要時間はモノレール浜松町を基準とした値です。
※昭和島に上下待避線があります。
※乗降客数は2004年のデータです。

単位：分
レ：通過

(3)　運賃表･各種乗車券

大人料金	モノレール浜松町	190	260	330	330	400	400	470	470	470
子供料金		100	130	170	170	200	200	240	240	240
		天王洲アイル	190	260	260	330	330	400	400	470
			100	130	130	170	170	200	200	240
			大井競馬場前	190	190	260	260	330	330	400
				100	100	130	130	170	170	200
				流通センター	150	190	190	260	330	330
					80	100	100	130	170	170
					昭和島	190	190	260	260	330
						100	100	130	130	170
						整備場	150	190	260	260
							80	100	130	130
							天空橋	190	190	260
								100	100	130
								新整備場	150	190
									80	100
									羽田空港第1ビル	150
										80
										羽田空港第2ビル

各種乗車券について

〇「モノレール＆都区内フリーきっぷ」

羽田空港第 1 ビル･第 2 ビル～モノレール浜松町間の東京モノレール 1 往復と東京都区内の JR(東日本)線乗り放題がセットになった切符です。料金は以下の表の通りです。

	大人	子供
2日間用	2000円	1000円
3日間用	2500円	1250円
4日間用	3000円	1500円

〇「モノレール＆山手線内割引きっぷ」（土・日・祝日限定/片道 1 回限り）

羽田空港第 1 ビル･第 2 ビル駅から JR 山手線各駅まで大人 500 円・子供 250 円で行ける切符です。

〇ホリデーパス

土・日・祝日や大型連休に使える、JR 線(首都圏)・東京臨海高速鉄道(りんかい線)・東京モノレールが乗り放題の切符です。料金は大人 2300 円、子供 1250 円です。

（4） 駅構内の設備

駅名	エスカレーター	エレベーター	車椅子スロープ	障害者用施設	トイレ	コインロッカー
モノレール浜松町	〇	〇	×	×	〇	〇
天王洲アイル	〇	〇	×	〇	〇	〇
大井競馬場	〇	〇	×	〇	〇	×
流通センター	〇	〇	×	〇	〇	×
昭和島	×	×	×	×	〇	×
整備場	×	×	×	×	〇	×
天空橋	〇	×	〇	〇	〇	×
新整備場	〇	×	×	〇	〇	×
羽田空港第1ビル	〇	〇	×	〇	〇	〇
羽田空港第2ビル	〇	〇	×	〇	〇	×

凡例	
ある	〇
ない	×

また、ホームドアは各駅に設置されていました。ちなみに、駅のホームの設備として、特に目に付いたのは「電光掲示板」です。ここで、東京モノレールの「電光掲示板」を取り上げます。

〇電光掲示板の構造は上下二段です。

〇表示言語は日本語、英語に加え、韓国語、中国語の 4 言語がありました。

〇上下段共通

列車の行き先、到着（発車）時間が表示されます。各言語の表示の順番は日本語→英語→日本語→韓国語→日本語→中国語→日本語…の繰り返しです。種別、到着（発車）順番（先発、次発、次々発まで）も表示もされます。種別、到着（発車）順番については、それぞれ色の区別がされています。

Ⅰ.種別…「普通」は黄緑、「区間快速」はオレンジ、「空港快速」は赤です。ちなみに、「空港快速」の英語表示は「HANEDA RAPID EXPRESS」と直訳になっていません。
Ⅱ.到着（出発）順番…先発は赤、次発は黄色、次々発は緑です。ちなみに、羽田空港第 2 ビルの場合、上段の発車順番が「次発」のとき、下段はその停車駅の案内が日本語で流れ続けます。
Ⅲ.時刻・行き先…白です。
〇下段のみ
　下段の流れ字幕の表示言語は日本語→英語→日本語→韓国語→日本語…の繰り返しで、中国語はありません。列車が発車するたびに下段が次の列車の停車駅案内に切り替わり、一定の時間、流れ字幕が始まります。列車の到着が迫ると、黄色の文字で「電車がまいります」と下段が数回点滅します。

（5）　現在の使用車両

〔1000 形〕

〇外見

↑ラッピング車も。（左右・羽田空港第 2 ビルにて）

〇車内

↑優先席も存在する座席はボックスシートが中心。荷物が置けるスペースがあり、利用者が多い。

〇基本データ

最高時速	80km/h
制御方式	抵抗制御

〇概要
　1989 年 5 月より営業運転を開始しました。後に従来のクリーム色+赤帯から、白色の車体に両先端・車間部がブルーに、帯がオレンジに変更され、2000 年 12 月より導入され、2002 年からワンマン運転を開始しました。現在でも東京モノレール在籍車両のおよそ 8 割がこの 1000 形で、6 両編成 16 本が

在籍しています。
〔2000形〕
○外見

↑羽田空港第2ビルにて

○車内

↑1·6号車はロングシートのみ。↑もちろん荷物が置けるスペースは存在する。

○基本データ

最高時速	90km/h
制御方式	VVVFインバータ制御

○概要

1997年8月に営業運転を開始しました。今まで片開きだったドアが両開きに変更になりました。

★2 考察

京急空港線と比較する前に、東京モノレールについて考察してみます。

(1)　ダイヤと停車駅について

〔ダイヤについて〕

○現行ダイヤについて

羽田空港第1ビル·第2ビル方面はモノレール浜松町駅を、モノレール浜松町方面は羽田空港第2ビル駅を例にして説明します。なお、時刻は24時間制で表します。ちなみにモノレール浜松町方面は昭和島行きの列車がありません。

A.モノレール浜松町方面　平日

Ⅰ.始発～朝ラッシュ時(始発から 9 時半まで)

始発(5 時 21 分)から９時 25 分の列車まで、「普通」のみです。

Ⅱ.昼間時(9 時半から 17 時まで)

普通→空港快速→区間快速…のパターンダイヤで、9 時 31 分の「普通」に始まり、16 時 59 分の「空港快速」で終わります。この時間帯はすべての「普通」に昭和島での「空港快速」の待避があります。

Ⅲ.夕方ラッシュ時(17 時から 19 時まで)

19 時 04 分の列車から 18 時 57 分の列車まで、すべて「普通」です。

Ⅳ.夜間時(19 時から 22 時まで)

普通→普通→区間快速→普通→普通→普通→区間快速→普通→普通→普通→区間快速→普通が 1 時間ごとに繰り返されるパターンダイヤで、19 時 03 分の「普通」に始まり、21 時 59 分の「普通」で終わります。

Ⅴ.深夜(22 時から終電まで)

区間快速→普通→区間快速→普通…という「普通」と「区間快速」が交互に繰り返されるパターンダイヤで、22 時 08 分の「区間快速」に始まり、終電は 23 時 50 分の「区間快速」です。

B.モノレール浜松町方面　土曜·休日

Ⅰ. 始発～朝ラッシュ時（始発から 8 時 10 分まで)

始発(5 時 21 分)から 8 時 09 分の列車まで、すべて「普通」です。

Ⅱ. 昼間時(8 時から 17 時まで)

区間快速→普通→空港快速…のパターンダイヤで、8 時 16 分の「区間快速」に始まり、17 時 11 分の「空港快速」で終わります。この時間帯はすべての「普通」に昭和島での「空港快速」の待避があります。

Ⅲ.夕方ラッシュ時(17 時から 19 時まで)

17	…	14	20	23	31	*35*	39	44	50	*54*	58		
18	02	08	*13*	17	21	28	*32*	36	40	47	*50*	54	58

凡例　そのまま…普通　*斜体*…昭和島で空港快速の待避　下線…区間快速　囲み字…空港快速

この時間帯は不規則なので上の表をご覧下さい。この時間帯にも**一部**の「普通」に昭和島での「空港快速」の待避があります。

Ⅳ.夜間時(19 時から 22 時まで)

区間快速→*普通*→空港快速→普通…というパターンダイヤで、（*斜体*の普通は昭和島で空港快速の待避を行う。）19 時 06 分の「区間快速」に始まり、21 時 59 分の「普通」で終わります。

Ⅴ.深夜(22 時から終電まで)

区間快速→普通→区間快速→普通…の交互のパターンダイヤです。平日と全く同じダイヤです。

C.羽田空港第1ビル･第2ビル方面　平日

Ⅰ．早朝(始発から7時まで)

時	分
5	00　11　22　30　37　43　50　*55*
6	00　05　10　*15*　20　25　30　*35*　40　45　50　*55*
7	00　…

凡例　そのまま…普通　*斜体*…昭和島で空港快速の待避　下線…区間快速　囲み字…空港快速

少しわかりにくいので上の表をご覧下さい。空港へ向かうビジネスマンへの配慮か羽田空港第1ビル･第2ビル方面は早朝も「空港快速」や「区間快速」の設定があります。この時間帯は**一部**の「普通」に昭和島での空港快速の待避があります。

Ⅱ.朝ラッシュ時(7時から9時半まで)

この時間帯は7時04分の列車から9時24分の列車まで「普通」しかありません。

Ⅲ．昼間時(9時半から17時まで)

普通→空港快速→区間快速…というパターンダイヤで、9時30分の「普通」に始まり、17時00分の「空港快速」で終わります。この時間帯はすべての「普通」に昭和島での「空港快速」の待避があります。

Ⅳ.夕方ラッシュ時(17時から19時まで)

普通→*普通*→空港快速…というパターンダイヤで、（*斜体*の普通は昭和島で空港快速の待避を行う。）17時03分の「普通」に始まり、18時56分の「空港快速」で終わります。

Ⅴ.夜間時(19時から21時まで)

区間快速→普通→普通→普通…というパターンダイヤで、19時00分の「区間快速」に始まり、20時54分の「普通」で終わります。

Ⅵ.深夜(21時から終電まで)

21時00分の列車から終電の23時51分まで、すべて「普通」です。この時間帯は昭和島止まりの列車が存在します。ちなみに、終電も昭和島止まりです。

D.　羽田空港第1ビル･第2ビル方面　土曜･休日

Ⅰ.早朝(始発から９時まで)

平日と7時まで全く同じです。7時以降も平日の6時台と同様の空港快速→普通→区間快速→*普通*…というパターンダイヤです。（*斜体*の普通は昭和島で空港快速の待避を行う。）

パターンダイヤに関しては6時00分の「空港快速」に始まり、8時56分の「普通」で終わります。

Ⅱ.昼間時(9時から17時半まで)

空港快速→区間快速→普通…というパターンダイヤで、9時00分の「空港快速」に始まり、17時36分の「空港快速」で終わります。この時間帯はすべての「普通」に昭和島での「空港快速」の待

避があります。
Ⅲ.夕方ラッシュ時～夜間時(17 時 40 分から 20 時半まで)
　普通→区間快速→*普通*→空港快速…というパターンダイヤで、(*斜体*の普通は昭和島で空港快速の待避を行う。)17 時 40 分の「普通」に始まり、20 時 30 分の「空港快速」で終わります。
Ⅳ.夜間時～深夜(20 時半から終電まで)
　20 時 35 分の列車から終電の 23 時 51 分まで、すべて「普通」です。この時間帯は昭和島止まりの列車が存在します。ちなみに、終電も昭和島止まりです。

〔現行ダイヤを考察する。〕
　長々とダイヤについて説明しましたが、今春ダイヤ改正を控えている東京モノレールはどのような点を特に改正すればよいのか、考察します。
○現行ダイヤの利点
Ⅰ.パターンダイヤの採用をしている点
　昼間時のダイヤなどパターンダイヤが多く採用されており、利用者にとって分かりやすく、利用しやすいものであることはとても良いことです。
Ⅱ.昭和島の待避の十分に利用している点
「空港快速」は「普通」を必ず抜かす(始発の「空港快速」は除く)ダイヤになっており、昭和島の待避設備が大いに活用されているようです。
Ⅲ.本数の多い点
　昼間時も 1 時間 15 本と多いのが特徴です。本数が十分なので空港利用者も利用する航空便の時間に合わせやすくて良いと思います。
Ⅳ.「区間快速」が存在する点
　現行のダイヤには、天王洲アイル、大井競馬場、流通センターと比較的利用者が多い駅にも停車する「区間快速」があり、昼間時 (9 時から 17 時) のパターンダイヤや一部ラッシュ時においても、「空港快速」と「普通」のみの時間帯は無く、「空港快速」がある時間帯ならば、必ず「区間快速」もダイヤのパターンのなかに組み込まれているので、天王洲アイル、大井競馬場、流通センターの利用者への配慮がなされている気がします。

○現行ダイヤの問題点(＝ダイヤ改正のポイント)
Ⅰ.平日の朝夕ラッシュ時に「空港快速」や「区間快速」がない点
　まず、平日の朝夕ラッシュ時に「空港快速」や「区間快速」がないことが目立ちます。空港を後にし、東京へ向かう利用者や空港へ向かう利用者にとってはとても不便に感じられます。「普通」と「空港快速」の所要時間の差はたった 5 分しかないので、決して不便とは言い切れません。しかし、利用者にしてみれば、『どうして、この時間帯は普通しかないのか。』ということになり、実際にはそこま

で不便でないのですが、やはり「空港快速」や「区間快速」の優等種別の存在を知ると不便に感じてしまうと思います。この見かけ上の不便さを知ってしまった利用者が朝夕ラッシュ時にも優等種別の列車がある京急空港線に流れてしまっているのではないか、と考えられるので、**朝夕ラッシュ時の優等種別の設定は少なくとも平日ダイヤでは絶対に行うべきです。**

Ⅱ．「空港快速」と「区間快速」の2つの快速が存在する点

昼間時の空港快速→区間快速→普通…のパターンダイヤにおいて、「区間快速」より「空港快速」の方が早い(＝モノレール浜松町までの所要時間が短い)という理由で、「区間快速」と「普通」を見送り、「空港快速」を利用する人が羽田空港第2ビルにいました。

つまり、「空港快速」が「区間快速」を抜かさない限り、先にモノレール浜松町に着くことはないのに、わざわざ『所要時間が短いから先にモノレール浜松町に着くだろう』という理由で後発の「空港快速」を待つという現象が起きていました。

この解消にはダイヤの改正よりも、駅構内で『区間快速は後発の空港快速より先にモノレール浜松町に到着する』ことをはっきりと知らせることが一番の解決策でしょう。

〔停車駅について考察する。〕

ダイヤを設定するに当たって、停車駅が大きく関係していると思います。次に、停車駅について考察します。

Ⅰ.あくまでも停車駅の決め方はモノレール浜松町と羽田空港中心である。

東京モノレールの停車駅はモノレール浜松町と羽田空港を繋ぐという下において、決まっていると言えます。つまり、東京モノレールは空港を利用する（した）観光客やビジネスマンなどの、浜松町から羽田空港までの輸送に重点を置いているということです。

前述通り、東京モノレールには「普通」､「区間快速」､「空港快速」の3種類の列車種別があります。

現在、昭和島の待避線(上下1本ずつ)があり、上下とも昼間時のパターンダイヤの時間帯を中心に「普通」が「空港快速」の待避を行っています。

Ⅱ.「区間快速」は仲間はずれ?

前述にもありましたが、「区間快速」の存在は一見微妙です。例えば、「区間快速」は「空港快速」のように昭和島で「普通」を抜かすことはありません。また、「区間快速」が「普通」のように「空港快速」に抜かれることについてはまずありえません。なぜなら、昭和島は「区間快速」と「空港快速」のどちらとも通過し、待避線は上下線1本ずつしかない上、「普通」と「区間快速」が停車する、天王洲アイル、大井競馬場前、流通センターには各駅とも待避設備がないからです。「区間快速」が「普通」を抜いたり、「空港快速」に抜かされたり出来るようになるためには、昭和島以外の駅に待避設備を作らない限り不可能であるということです。

このように一見仲間はずれのように見える、「区間快速」は乗り換えの面で大きな貢献をしていま

す。そのことは⑵の乗降客数と乗り換え路線で詳しく取り上げます。

Ⅲ.あくまでも基準は羽田空港の利用者輸送である。

例えば、天空橋は乗降客数の多さから、「区間快速」が停車しても良いかもしれませんが、羽田空港に近いので「普通」で十分です。仮に「区間快速」が停車したとしても、「普通」を新整備場で追い越すわけでもないので、単に移動にかかる時間が短くなるだけです。よって、「区間快速」の停車の必要はないということです。

では、「普通」と「区間快速」が停車する天王洲アイル、大井競馬場前、流通センターはどうでしょうか。3駅とも「空港快速」に抜かされることのない「区間快速」が停車し、現在の停車駅でも運行本数を十分に確保が出来ており、「空港快速」を停車させる必要はありません。

逆に、1駅でも「空港快速」の停車駅が増えてしまうと、昭和島で「普通」を抜かすのに時間がかかるようになります。結果的に昼間時のパターンダイヤにおいての昭和島での「空港快速」の通過待ち時間が長くなり、「普通」の所要時間が長くなってしまいます。

このように停車駅の基準は各駅の乗降客数より空港利用者の輸送であると言えます。

最後に、結論として、種別の設定と停車駅は現在の状態が十分良いと考えられます。

(2)　乗降客数と乗り換え路線

続いて、乗降客数と乗り換え路線について考察します。

〔乗降客数について考察する。〕

東京モノレールの1日の乗降客数は乗り換え路線の有無に多少の関係があると考えられます。

例外として、流通センターの乗降客数が多いのは、駅のすぐ近くに「東京流通センター」があるためと考えられ、そこへ勤める人やそこを利用する人の交通手段の一つであることが伺えます。

〔乗り換え路線について考察する。〕

東京モノレールは乗り換えが「区間快速」によってとても便利になっています。

なぜなら、「区間快速」は天王洲アイルに停車することによって、東京臨海高速鉄道(りんかい線)に乗り換えが出来るからです。天王洲アイルで東京臨海高速鉄道(りんかい線)に乗り換えられることで、大崎直通で渋谷や新宿、池袋に行くことが出来ます。また、東京テレポート(フジテレビ)にも行け、新木場経由で舞浜(東京ディズニーリゾート)へも行けます。

このように東京モノレールは天王洲アイルで東京臨海高速鉄道(りんかい線)と接続していることで、羽田空港から目的地へとても便利に行くことが出来ます。

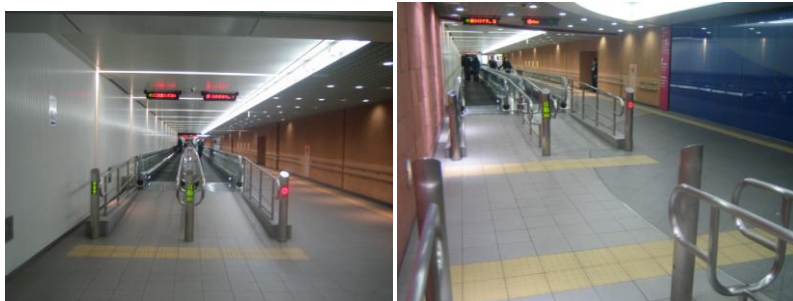
(3)　料金設定

他のモノレール会社に比べても、この料金設定は平均的なものです。値下げは必要ないでしょう。

（4）　設備について

〔羽田空港の第 1 ビルと第 2 ビルの連絡通路〕

京急空港線の羽田空港駅に羽田空港の第 1 ビルと第 2 ビルを繋ぐ（正式名称は、第 1 旅客ターミナル、第 2 旅客ターミナルです。）連絡通路があるので羽田空港第 1 ビル～羽田空港第 2 ビル間だけのモノレール利用者はまずいないと思います。連絡通路とは京急空港線の羽田空港駅の第 1 ビル側と第 2 ビル側の改札を繋ぐ、コンコースのようなもので、途中には動く歩道があり、特定の時間に限らず利用者がたくさんいました。

第 2 ビル側から第 1 ビルへ向かう。エスカレーターを下ると京急羽田空港駅の第 2 ビル側の改札口。

改札の隣の通路を少し歩くと動く歩道。意外と長い。途中で一度乗り換える。

第 1 ビル側の改札口に到着。エスカレーターを上り、第 2 ビル側を振り返る。

〔その他設備〕

電光掲示板の表示言語は日本語、英語に加え、韓国語、中国語の 4 ヶ国語で、とてもグローバルです。また、全駅にホームドアの設置がされており、安全にも配慮しています。

(5)　各種乗車券について

〔東京モノレールには一日乗車券がない！〕

これには正直とても驚きました。取材に行くときにどうしようかと迷いましたが、結局行きは浜松町～羽田空港第2ビルまで「空港快速」を利用し、帰りは連絡通路で羽田空港第1ビルまで歩き、「普通」を利用しました。

東京モノレールには一日乗車券などといった、東京モノレール線内が何日間か乗り放題という切符がないですが、都区内ホリデーパス（東京モノレール＋JR線）というものはあります。(★1(3)の運賃表･各種乗車券を参照)

ちなみに、第1ビル、第2ビルの両駅ともに、このパスの宣伝に特に力を入れていました。

以上のことは東京モノレールの利用客の特徴を表したものと考えられます。

一日乗車券などといった、東京モノレールのみが何日間か乗り放題という切符がないということは、羽田空港から山手線内（浜松町）に出るための利用が多いということの表れでしょう。

また、東京モノレール内の途中駅だけの利用客（大井競馬場から新整備場の利用、といった具合）が少ないことや、途中、天王洲アイル以外に目立った観光施設があるわけでもなく、ほとんどの利用者が羽田空港～浜松町の利用で、わざわざ途中下車をする人がいないのが現状です。また、新整備場のあたりはまだ埋め立て途中のような未開発地区も多く、羽田空港に近づくにつれて、閑散しています。よって、東京モノレールは各駅に下車したくなるような観光施設があるわけでもないので、東京モノレールには1日乗車券といった、乗り放題の切符がないのです。

〔ホリデーパスの批判〕

現在の東京モノレールの「ホリデーパス」は過去に260円値上げして、東京臨海高速鉄道(りんかい線)と共に乗車できるように変更されました。しかし、実際にどれだけのホリデーパス利用客が東京モノレールと東京臨海高速鉄道(りんかい線)を利用しているか公開されていないので効果は明らかではありません。単なる聞こえのいい「値上げ」ではないかと批判する意見もあるそうです。

★3 京急空港線(参考)

では、東京モノレールのライバルである京浜急行空港線（※研究の都合上、今回は品川～羽田空港間を取り上げます。本線の品川～京急蒲田間、空港線の京急蒲田～羽田空港間の範囲です。また、この研究は東京モノレールメインなので、ここでは停車駅・所要時間・乗り換え案内・運賃に留めさせていただきます。）の場合はどうでしょうか。

（1）　停車駅・所要時間

	急行	快特
品川	○	○
北品川	レ	レ
新馬場	レ	レ
青物横丁	○	レ
鮫洲	レ	レ
立会川	○	レ
大森海岸	レ	レ
平和島	○	レ
大森町	レ	レ
梅屋敷	レ	レ
京急蒲田	○	○
糀谷	○	レ
大鳥居	○	レ
穴守稲荷	○	レ
天空橋	○	レ
羽田空港	○	○

※ただし、空港線内の普通・特急（空港線に直通する特急は例外的に急行と同じ停車駅です。）の運行は早朝・深夜の限られた時間帯の僅かな本数だけで、ほとんどが急行か快特です。今回の研究では以上の理由により、品川～羽田空港間の運行する急行と快特に限らせていただきます。

品川～羽田空港間は急行で 23 分、快特で 15 分です。

（2）　乗り換え案内

品川…JR 山手線・京浜東北線・東海道線・横須賀線・東海道山陽新幹線

天空橋…東京モノレール

羽田空港…東京モノレール

（3）　運賃表

大人料金	品川	130	130	130	130	150	150	150	190	190	190	190	190	230	230	400
子供料金		70	70	70	70	80	80	80	100	100	100	100	100	120	120	200
		北品川	130	130	130	130	150	150	150	190	190	190	190	190	230	400
			70	70	70	70	80	80	80	100	100	100	100	100	120	200
			新馬場	130	130	130	150	150	150	150	190	190	190	190	190	400
				70	70	70	80	80	80	80	100	100	100	100	100	200
				青物横丁	130	130	130	150	150	150	150	190	190	190	190	400
					70	70	70	80	80	80	80	100	100	100	100	200
					鮫洲	130	130	130	150	150	150	190	190	190	190	400
						70	70	70	80	80	80	100	100	100	100	200
						立会川	130	130	130	150	150	150	190	190	190	400
							70	70	70	80	80	80	100	100	100	200
							大森海岸	130	130	130	150	150	150	150	190	360
								70	70	70	80	80	80	80	100	180
								平和島	130	130	130	150	150	150	150	360
									70	70	70	80	80	80	80	180
									大森町	130	130	130	150	150	150	360
										70	70	70	80	80	80	180
										梅屋敷	130	130	130	150	150	360
											70	70	70	80	80	180
											京急蒲田	130	130	130	150	330
												70	70	70	80	170
												糀谷	130	130	130	300
													70	70	70	150
													大鳥居	130	130	300
														70	70	150
														穴守稲荷	130	300
															70	150
															天空橋	150
																70
																羽田空港

★4 東京モノレールと京急を比較する。

この研究では前述通り、東京モノレールの品川～羽田空港第 2 ビル間（品川～浜松町は、JR 山手線または京浜東北線を利用することとします。品川～浜松町間は大人料金で 150 円、子供料金は 70 円で、所要時間は 5 分です。）と京急の品川～羽田空港間を比較します。

(1)　運賃の面

今回は大人料金で比べます。単純に合計料金（品川～羽田空港）を比較すると、東京モノレールの場合は**150 円＋470 円＝620 円**、京急の場合は**400 円**です。

料金の面では明らかに東京モノレールが安いと言えます。

しかし、走行距離を含めて考えると、JR 線＋東京モノレールの場合 1 kmあたりの運賃は、JR については 150÷3.7＝40.5(円/km)、東京モノレールについては 470÷17.8＝26.4（円/km）です。京急については 400÷14.5＝28.5(円/km)です。ちなみに、JR 線＋東京モノレールと合計して換算すると、620÷21.5＝28.8(円/km)で、京急とほとんど差がありません。料金に差はありますが、それは距離の差によって生じるもので、1 kmあたりの運賃は差がほとんどないことがわかります。

(2)　所要時間の面

単純に**最短時間**で比較すると、

東京モノレール（空港快速を利用）の場合は**5 分＋19 分＝24 分**

京急（快特を利用）の場合は**15 分**

です。(乗り換え時間は含めていません)

走行距離の差(21.5－14.5＝7 km)を考えるとほとんど所要時間にも差がありません。しかし、品川と浜松町では、アクセスが良いのは明らかに品川でしょう。所要時間に大きな差がない分、交通の便の良い品川から京急を利用するのはうなずけます。

(3)　着席チャンス、乗り換え路線の面

羽田空港まで行く場合はほとんどの人が旅行や出張での利用なので、何かしら荷物を持っているはずです。その面で着席ができるかどうかは大きなカギを握るはずです。東京モノレールは京急と違い、羽田空港への列車は 100%モノレール浜松町始発なので、着席チャンスは直通列車のある、京急より少し高いといえます。

しかし、羽田空港からどこかへ向かう場合、意外と東京モノレールは便利な存在です。

例えば、京急を利用するルートも一部天空橋での東京モノレールへの乗り換えが最も安い運賃となるなど、東京モノレールは乗り換えに便利であることが分かりました。また、「モノレール＆山手線内割引きっぷ」（土・日・祝日限定/片道 1 回限り）を利用すると、JR 山手線内の各駅へは 500 円なので、さらに京急より運賃が安くなります。詳しいことは、次の表をご覧下さい。

	モノレール	備考(モノレール)	京急	備考(京急)
東京(JR線)	22分/620円	浜松町乗り換え	24分/560円	品川乗り換え
秋葉原(JR線)	25分/620円	浜松町乗り換え	27分/560円	品川乗り換え
上野(JR線)	28分/630円	浜松町乗り換え	30分/590円	品川乗り換え
六本木(都営線)	24分/640円	大門乗り換え	28分/590円	大門乗り換え
渋谷(JR線)	31分/880円	アイル乗換え・大崎経由	26分/560円	品川乗り換え
新宿(JR線)	26分/880円	アイル乗換え・大崎経由	33分/590円	品川乗り換え
池袋(JR線)	41分/920円	アイル乗換え・大崎経由	41分/650円	品川乗り換え
東京テレポート(りんかい線)	19分/670円	アイル乗換え	18分/680円	天空橋・アイル経由
舞浜(JR線)	32分/940円	アイル乗換え	37分/840円	天空橋・浜松町・東京経由

※浜松町と大門の乗り換えは徒歩圏内
※アイル…天王洲アイル

（4）　実際、どのくらいの利用者がいるのか。

東京モノレールの場合、羽田空港第１ビル駅･第２ビル駅の乗降客数（１日）の合計は**60068人（第1ビル）＋11205人（第2ビル）＝71273人（2004年）**です。

対する京急空港線の羽田空港駅の乗降客数（１日）は**73889人（2006年）**です。

以上より東京モノレールと京急の利用者数にはほぼ差がないことがわかります。しかし、少しばかり京急が上回っています。

★5 本当にモノレールは便利なのか？

これまで、東京モノレールと京急を比べてきましたが、いかがでしたか。どちらもほとんど差がありません。それを示すかのように、両者の利用者数はほとんど変わりません。東京モノレールも京急に対して、全く歯が立たないわけではなさそうです。

しかし、ほとんど利用者数に差が無いので京急に利用客を奪われやすいということも言えます。東京モノレールは今春のダイヤ改正によって朝夕ラッシュ時の「空港快速」や「区間快速」の優等種別の運行はかかせません。また、「区間快速」が「空港快速」に抜かされないこと、つまり先発の「区間快速」が後発の「空港快速」より、先にモノレール浜松町及び、羽田空港第１ビル･第２ビルに到着することを伝えることが大切です。

ダイヤ改正などで、さらに利用者にわかりやすく、そして利用しやすいダイヤにすることで、東京モノレールの利用者は今後も増えて行くことが可能です。

また、東京モノレールにはこれまで通り、「ホリデーパス」の宣伝に力を入れ、京急との違いを鮮明にすべきです。

これからも、東京モノレールと京急には共に切磋琢磨して、利用者にとってさらに利用しやすい空港アクセス鉄道として、発展してもらいたいと願い、この研究を終わりにします。

最後まで読んでいただきありがとうございました。

★6 参考文献

Web ページ

「はたらこねっと」　http://www.sumitai.net/

東京モノレール HP　http://www.tokyo-monorail.co.jp/

京浜急行 HP　http://www.keikyu.co.jp/index.shtml

JR 東日本 HP　http://www.jreast.co.jp/

書籍

「モノレール 25 年史」㈱東京モノレール

「モノレールと新交通システム」　佐藤信之

写真はすべて、筆者の撮影によるものです。

撮り鉄のコラム～よく行く無名撮影地～

Written by E233-3000の5号車

撮り鉄とは鉄道の写真を撮ることを好む鉄道ファンの一種のこと。私もその一人です。

ここでは私のよく行く撮影地の中から無名なものを集めました。とはいえ、藤沢～辻堂だけですが…

ではご覧ください。

脚立が必要になります(E217系普通)

影が出るため切り位置がシビア(ゆとり踊り子)

道路際からの撮影なので少し危険です(3363レ)

辻堂駅から。信号の処理が難しい(小田急甲種)

と、簡単に説明してみました。詳しい位置はあえて書きませんでした。車窓から探してみるのも面白いですしね。

また、これ以外にも撮影地はこの区間にはあります。車窓から眺めてみるのも良いかもしれません。

ですが、撮影地ではマナーを守って撮影をしないと自分で自分の首を絞めることになるのでご注意を。皆さん既にお分かりでしょうが…

最後に、こんな駄文を読んでいただいた皆様に感謝いたします。

［旅行記編］

ここからは、旅行記編です。

研究と違い、気軽に読んでいただける文章だと思いますので、
どうぞ最後までお読みください。

東北で「ひばり」を撮ろうとした旅行記 中学2年　前葉 慶和

零章. はじめに

　私は、12 月 15 日と 12 月 16 日に、「**土日きっぷ**」という、9000 円するものの**南東北・信越・関東地方などの新幹線や特急列車の自由席が乗り放題**という素晴らしい切符を使って撮影旅行に行った。楽しかったが、ハプニング続きの悲惨で踏んだり蹴ったりの 2 日間でもあった。その旅行記を書いてみたいと思う。

一章. 旅行の計画

(1) 撮り鉄とは?

　鉄道ファンの中には、大きく分けて 3 つの種類があるといわれる。その説明からさせていただきたい。

 まず、乗り鉄。次に、模型鉄・グッズ鉄。そして、**撮り鉄**。電車を撮ることが趣味の人のことである。初心者(?) の人は駅のホームに停まっている電車をコンパクトカメラなどで撮ることで満足しているが、発展すると駅のホームの端っこや沿線の撮影ポイントで撮るようになる。

　撮り鉄の中でも、ネタ(珍しい電車などをいう)が走る時以外撮影に出かけないようなタイプはネタ鉄という。ちなみに私は自称ネタ鉄である。

(2) 今回の旅行のきっかけ

　私はネタ鉄なので、珍しい電車の運用が載っている雑誌などはチェックする。2 学期末考査直後の土日にいろいろなネタが東北地方や信越地方に集中したため、思い切って旅行を決めた。

(3) 旅行計画

　当初は、青春 18 きっぷという、一日 2300 円で全国の普通列車が乗り放題という切符で、いろいろなネタが走るところを回ろうと思っていた。しかし、当日一週間くらい前に、ふっと私の頭の中に「土日きっぷ」という言葉が浮かんだ。いろいろ調べてみたところ、こちらのほうが効率よく回れるうえ、安いとみて、「土日きっぷ」を使用することにした。

二章. 初日

(1) 出発

　初日は 12 月 15 日。朝 5 時前に起きて、昨日家の近くのスーパーで買っておいたロールパンを食べてから、家を出発。まだ暗闇の中、早歩きで品川へ。

<u>品川 5:43～東海道線普通→東京 5:52</u>

　5:42、東海道線の E231 系が品川に入線。乗り込んでみると、意外に座れない。新橋の悲しくなる発車メロディーを聞きながら考え事をしていると、あっという間に東京到着の案内。目の前にはスキ

一板を網棚から下ろす人の姿が。頑張ってください。

東京に到着し、朝飯でも買おうかと思うが、近くにコンビニがない。面倒になってきて、郡山ででもいいや、と、思って、とっとと発車するホームへ上がる。このホームへ上がること自体土日きっぷじゃないとありえないんだろうな…

（2）北上開始

東京 6:04～やまびこ 41 号→郡山 7:23

郡山 7:44～東北本線普通→安積永盛 7:49

やまびこ 41 号の E2 系はすでに停まっていて、早速乗り込む。自分の座席につき、ひたすら読書を開始。新幹線はどんどんと進み、いつのまにか宇都宮を出た。少し明るくなってきた世界を眺めていると、「国会議事堂を那須野原へ」という看板を見つける。乙。那須塩原を通過。那須塩原駅って、今はなすの号の終点になっていたり、皇族の方々がご利用になったりしている立派な駅なのですが、昔は当時の急行も止まらないような小駅だったのですよ。新白河駅を通過し、間もなく郡山に到着。ホームに降りると、隣に高そうな三脚を担いでいる、明らかに同志とみられる人がいた。お互い頑張りましょう。階段を下り、今流行りの駅ナカのコンビニで朝飯を買い、そのまま東北本線のホームへ行く。

東北本線のホームに降りると、**ED75 型機関車**（東北地方だけで活躍する、今注目されている機関車）の重連が目にとまり、撮影。私は ED75 がけっこう好きなんです。その後、ホームに上り電車が入ってきたので、乗りこむ。たった 5 分だけど座ることにする。

安積永盛は郡山から一駅。すぐに到着した。東北本線は黒磯から先はドアが半自動になる。ドアの隣にあるボタンを押して客が開閉を行う。私は、すっかりそのことを忘れていて、ボタンの前でドアが開くのを 5 秒ほど待ってしまった。反省。

㊤ 郡山駅にいたED75の重連

㊤ 別の日に撮ったまともなED75型機関車の画像です。かっこよくないですか?

安積永盛駅は、高校の生徒でいっぱい。改札は自動ではなく、駅員が高校生の定期券を見て通していた。私も高校生と同じように、土日きっぷを見せて改札を通過。駅の外には高校の先生らしい人が高校生一人一人に挨拶をしていた。私にも挨拶をしかけて、「おはｙ」で止まった(笑)

安積永盛駅からは、徒歩で25分程度の撮影地へ向かう。少し迷ったものの、すぐに道は見つかり、

撮影地へ歩いて向かう。途中番犬に吠えられたりしながら、撮影地に到着。この日は、仙台～上野間で、JR 発足 20 周年記念の、美空ひばりさん生誕 70 周年記念の(嘘です。信じないで下さい。) **583 系仙台車を利用したリバイバル特急「ひばり」が運転される**ので、ここに行くことにしたのだ。すでに撮影地には、車で来る、いわゆる「車鉄」の人が一人場所を取っていた。早速三脚を立て、カメラを乗せる。そして、線路だけの状態のまま、アングルを確かめるために、電源を付け、撮影モードにする。一回アングルを確かめて、電源を消した後、もう一度、確認で撮影モードに。よろしい。電源を消す。レンズが戻りかける。その時、何かとレンズが接触したような気がした。

しばらくのんべんだらりとした後、EH500 が牽引する貨物がやって来た。撮影モードにしようとする。起動するのが遅い。貨物列車が短かったので、完全に通過し終わったあと、画面下側に、と、ある表示が出た。

E18

あ、エラーだな、と思って、電源を消そうと、ボタンを押す。少し時間がかかったあと、消える。その後、また撮影モードする。すると、また起動にかなりの時間がかかったあと、同じ表示が。別に何とも思わず、あ、電池が切れたのかな、と思い、電池を交換。また撮影モードに。また変わらないことが起こる。嫌な予感。何度も確かめてみる。全く変わらなかった。この時、レンズが少し出たまま戻らないことに気が付いた。家に携帯電話で兄に解決方法は無いか、取扱説明書を見てくれ、と電話をかける。しかし、取扱説明書には特にそのことについては書いて無さそう、と。そこで、兄がどういう状況か尋ねてきたので、簡単に説明したところ、自分もその経験があったと、いう。そして、こう言われた。

修理に出すしかない

つまり、今は自力では直せなくて、今度はいつあるか分からないような**「ひばり」を目前にして、郡山から撤退しなければならないのである**。何という残酷な現実であろうか。

諦めは、以外と簡単についた。すぐに自ら三脚を片付け始め、とっとと今さっき来た道を引き返す。そのまま何も考えずに、ただ黙々と歩いて、9;14、安積永盛駅に到着。すると、母親から電話。電池が切れそうになっていたので、公衆電話で掛けると伝え、公衆電話で延々と 10 分ほど電話。ヨドバシカメラに修理に出すと数週間かかるが、御徒町と新宿にあるキヤノンの修理センターに行くとその場で解決してくれるということ。これから御徒町に行けば、もしかしたら「ひばり」が東京近郊で撮影できるかもしれない。そう思って、御徒町に行くことにした。

（3）さっそくの上京

安積永盛 9:49～東北本線普通→郡山 9:56

郡山 10:25～MAX やまびこ 176 号→上野 11:42

上野～山手線外回り→御徒町

御徒町～山手線内回り→鶯谷

9:49 発の東北本線で郡山に行き、郡山に到着。この時、たくさんのオタクに見守られながら「ひばり」が出発しているのが見えた。見なかったことにする。特に何もすることなく、ただ自由席の列に並びながら 10:25 発の臨時 MAX やまびこ 176 号を待つ。寒風が吹きすさぶ中、しばらくホームに突っ立っていると、10:20 頃、到着。はやて・こまちの通過待ちをして出発をしたような記憶があるが、そこから先はあまり何も覚えていない。11:42、上野に到着。長い階段を上がり、新幹線連絡口で、家から来てくれた父親と待ち合わせのため、待つ。「ひばり」が到着するホームには、三脚を立てた人だかりがあった。

父親が来て、一緒に御徒町のキヤノンの修理センターに向かう。順番が来て、カメラを見せると、レンズを収納する際の接触のショックでレンズが動かなくなって、レンズを交換しなければならない、交換すると年を越すかもしれない、とのこと。それなら保証が付いているヨドバシカメラでいいや、ということになり、父親がそのまま秋葉原のヨドバシカメラに修理に出してくれるそうなので、自分は山手線鶯谷駅、東北本線の上りが撮れる撮影地へ行く。実は、兄が古いカメラを貸してくれると言って父にカメラを預けてくれていたのでそれに自分の壊れたカメラのＳＤカードと電池を装着し、ギリギリ間に合う「ひばり」を撮ろうとたくらんだのだ。鶯谷駅へ到着し、兄のカメラの電源をつける。すると、最初に、時刻を設定して下さい、と。そして、その後、痛恨の表示が。

この SD カードは対応しておりません。

そんなことないだろう。と、思って何度も電源を入れなおすが、全部同じ表示。要は撮影することができないのである。いや、撮影モードにはすることができる。完璧な光線状態である。とてもきれいに撮影できそうだ。しかし、シャッターを切ることができない。よって写真が撮れない。激しく萎えてくる。「ひばり」は遅れているみたいだから、写ルンですでも買ってきて撮影しようかというわけのわからない無謀な発想を本当にしたほどだった。結局悪戦苦闘の末、負けて、山手線に乗った。

鶯谷～山手線外回り→品川

品川～京浜東北線→東十条

東十条～京浜東北線→品川

一旦、兄のカメラに対応する SD カードに取りかえるために家に帰って、昼飯も食べる。その後、東十条付近の有名撮影地に出かける。夢空間北斗星の回送の撮影のためである。同時に、兄のカメラのテストのためでもある。これは近場での撮影のためあえて詳しいことは書かない。写真だけ貼り付

ける。

㊤ 暗くなってしまった夢空間

実は、私は、翌日である 12 月 16 日も、同じ土日きっぷで、撮影に行くことをもともと決めていた。上の夢空間を撮り終えたあと、帰宅し、その日に撮影地などを最終調整。

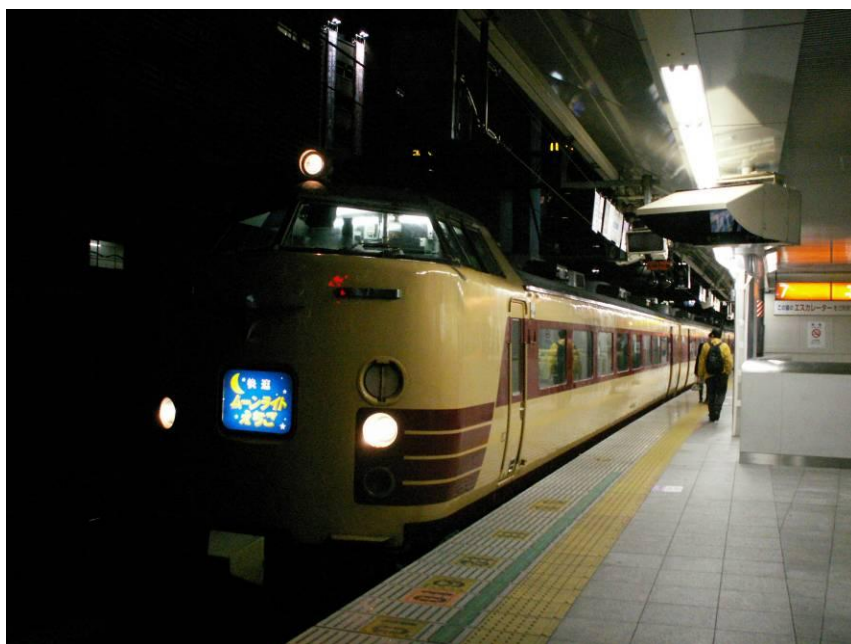
三章. 初日夜～二日目

(1) ムーンライトえちご

五反田～山手線→新宿

新宿 23:09～ムーンライトえちご→新潟 4:51

新潟 5:18～信越本線普通→新津 5:36

家から近いのは品川駅だが、今回は五反田から、山手線で新宿に向かう。けっこう混んでいて座れなかった。原宿駅で、今日見た夢空間の団臨としての運転で、併走している山手貨物線(分かりやすくいえば埼京線)を走っていくのを見る。もう 23 時に近いからか、ほとんどの客は早速就寝体制に入っているようだ。原宿駅を出発し、加速していると、急に非常ブレーキが作動した。さっきまでいた原宿駅で、ホームから人が転落した、ということ。周りの客には驚いている人も多かった。しかし、自慢じゃないが(自慢にもならないが)、私は電車に乗っている間に非常ブレーキが掛かったことなど、今回の山手線だけでももう 7、8 回目になっている。他の路線も考えると数え切れないほどあって慣れているので、大して驚かなかった。5 分ほど遅れて新宿に到着し、新宿から発車するムーンライトえちごに乗り換える。車両は国鉄色の 485 系。

㊤ ムーンライトえちご…顔暗い

車内に入り、自分の座席に着く。すると、予想通りに、山手線の遅延のため数分発車を遅らせる、という放送が入った。右前の2人組と見られる客は、こんな話をしていた（登場人物をA、Bとする。）。

A：この間は一時間近く発車遅らせてたよ。

B：どうやったら一時間遅れるような原因作れるんだよ。

A：▼※＃＠＄●☆！（上手く聞き取れませんでした。）

B：一時間遅れても全く問題ないだろ、えちごなら。水上とか越後湯沢とかで…

その通りで、「ムーンライト」というのは、「ムーンライトえちご」（新宿～新潟）の他にも「ムーンライトながら」（東京～大垣）、また昔あったものには「ムーンライト仙台」（東京～仙台）など、いろいろあったが、それぞれ見れば分かるように、**運転区間が短い**。ちなみにこれは、寝台特急「北斗星」・「カシオペア」（上野～札幌）や、「富士」（東京～大分）、はやぶさ（東京～熊本）と比べれば一目で分かる。運転区間が短いがゆえに、深夜に停まる駅の停車時間が長かったり、運転停車という、ドア扱いはしないが駅などで止まったりすることが多い。先ほどの会話の中で出てきた水上も越後湯沢もそれである。なぜなら、到着地に早く着きすぎてもしょうがないからだ。その停車時間を短くすれば、一時間の遅れくらい余裕で取り戻せる。

5、6 分程度遅れて新宿を発車。あっという間に池袋について、隣の客が乗ってきた。そこから先は、疲れが影響で寝てしまって、あまり覚えていない。大宮に着いたときに、隣の客が降りていくような気がしたが、すぐまた眠り、ずっと越後湯沢まで寝ていた。越後湯沢で起きると、池袋から乗ってきた客と違う人が隣にいたので、池袋から乗ってきた人はやっぱり大宮で降りたのだろう。「ムーンライトえちご」では、そのような短区間での利用客も多い。代表的な客層は、仕事帰り、終電代わ

りに、疲れた時にいい車両を使って帰りたいというサラリーマンだと、某雑誌に書かれていた。

ところで、その越後湯沢では、ドア扱いはしない運転停車をするのだ。ふと右側を見てみる。すると、NO.DO.KA.が止まっていた。NO.DO.KA.とは、485 系車両を大きく変えて作ったカーペット車両で、団体臨時列車で主に使用されている。その車両は、単独で走ることができるのだが、今回は架線がない磐越西線・只見線を走行するので、自力で走れない。よって、**DE10 という、架線なしで走れる機関車が磐越西線、只見線区間のみ、NO.DO.KA.を牽引して走ることになった**のだ。それが珍しいので、ただの自走の NO.DO.KA.如きでは腰をあげない撮り鉄も、新潟まではるばる撮影に出かける人も多い。私もそれである。

またうとうとしているうちに新津まで進み、新津からだと朝飯は食べ切れないだろうから読書して新潟到着を待つ。新潟に到着して、ホームに降りると、ホーム反対側の白新線快速に乗る人が多く見られた。私は通路を渡り、新津に行くために、信越本線上りのホームへ。電車に乗り、朝飯を食べながら新津まで。

(2)早出川陸橋

<u>新津 6;06～磐越西線普通→五泉 6:22</u>

<u>五泉 8:50～磐越西線快速あがの 2 号→会津若松 10:42</u>

新津に到着して、磐越西線に乗り換える。トイレに行ったり、「ばんえつ物語号」用客車をバルブしたりして、発車を待つ。発車すると、あっという間に五泉に到着。ここから五泉～猿和田間の有名撮影地に向かう。

撮影地への行き方がわかるかどうか不安だったが、前にいた同業者(同じ撮影目的の人のこと)とみられる人に付いて 20 分ほど歩くと、撮影地近くの鉄橋が見えてきた。そして撮影地に到着。もうすでに車鉄(車を利用して撮影地に行く人)の方がたくさん三脚を立てていた。私も空気を読んで適当な場所に三脚を立てる。すると、すぐに電車が通過。急いで撮ったら、幻想的な写真になった。ここでは白黒印刷になり、暗くなりそうなので写真は貼りつけない。しばらく撮影地で待っていると、続々と撮影目的のオタクが増えてくる。軽く 30 人はいそうだ。

目的の NO.DO.KA.を撮るためにずっと撮影地に立つ。吹きさらしなので寒くてしょうがない。何よりつらかったのは足の先である。寒いだろうと厚着して出かけたのだが、靴にまで気が回らず普通にスニーカーを履いていったところ、とにかくもう霜焼けになりそうなほど冷たい。しかし、私は車鉄ではないので避難するところはない。我慢をし続ける。そう簡単に我慢できないが、頑張って我慢をする。

NO.DO.KA.通過までにいろいろとカメラの微調整を行う。すると、大変なことに気付いた。背景となる奥側の空が明るくなってきているのに、手前側の空が明るくならないので、背景の明るさを少し抑えようとすると手前が暗くなりすぎて、逆に手前を明るくしたいと思うと背景がとんでもなく明るくなってしまうことである。いろいろ考えた末、少し背景が明るくなりすぎるのを我慢して手前を明る

くしようということにした。

寒さに我慢しているうちに、8 時になる。通過まで 20 分程度に迫った。まだまだ寒さに耐えながら待つ。すると、やっと来た。

㊤ DE10 牽引 NO,DO.KA.。上のほうが明るすぎます。

撮影が終わり、帰ろうとして三脚を片付け、帰りかけると、同業者の 1 人に、「駅までならタクシー乗らない?」と、誘われた。五泉の駅まで割り勘で乗せてくれるということ。もう疲れ切っていたので、乗ることにした。

快適に五泉駅まで行き、そのあと快速あがの 2 号で会津若松へ。なんだかんだしている間にあっという間に会津若松に着いた。

(3)会津若松

会津若松では、15 分ほど前に到着した NO.DO.KA.が停まっていた。それを撮影。この時あたりから粉雪がちらつき始めた。まずはホーム先端から面撮り、またヘッドマークなどを撮影して、反対側のホームへ行き、後ろから撮ったりしてから、会津鉄道に乗りこんだ。

会津若松に停まっていたNO.DO.KA.

後ろから撮ったもの

会津若松 11:15～会津鉄道線普通→西若松 11:21

西若松 11:51～会津鉄道線快速 AIZU マウントエクスプレス→会津若松 11:57

会津若松 12:01～磐越西線普通→郡山 12:16

会津鉄道線とは、当たり前だが JR ではない。よって、私が使っている土日きっぷは、使えないよう

に思える。しかし、実は、会津若松～西若松の間は、只見線と同じ区間を走っているので、土日きっぷでいける。

会津若松からの会津鉄道線の車両に乗り込み、座ると、いきなり人に話しかけられた。一瞬ビビったが、どうやら同業者のようだ。会津若松での一時間ほどの停車は、乗客が喜多方ラーメンを昼飯として買いに行ったものだと教えてくれたり、昨日の「あいづ」は、東十条付近の有名撮影地では「日光」と被った、という有名な事件のことについてしみじみと語ってくれたりしてくれた。先述のように、NO.DO.KA.の団臨は会津若松から只見線で小出まで行くので、西若松で撮影しようと、西若松にはその電車に乗って 10 人くらいが来たようだ。多くの人は駅撮りで済ませようとしていたが、私は駅の近くの撮れそうなところを探してそこに行った。

その撮影地となった踏切に着いたとたん、雪が強くなり始めた。1 分くらいそのまま我慢していたが、やむ気配がないので、傘をさす。しかし、役に立たない。しょうがないので、たまたますぐそばにいた、近くのアパートの管理人さんに了解を得て、雨宿り。雪はどんどん強くなっていった。

踏切が鳴り始めたのでまた踏切に戻ると、NO.DO.KA.は、もうすぐそこの西若松駅に停まっていた。カメラを構える。1 分後、電車が動き出す。そして近づいてくる。さあ、シャッターチャンスももうすぐ、と、いったときに、手が震えた。

手が震えた…

久し振りに完璧な失敗作を作って、激しく三脚を立てなかったことを悔やんだ後、ブリザードの中、西若松駅に全力で DASH!!　する。体中真っ白になりながら西若松に戻った。

西若松駅で、吹雪に当たらないように工夫しながら、電車を待つ。やがて、電車が到着。これは、快速 AIZU マウントエクスプレスという列車で、元名古屋鉄道(名鉄)の特急車両を利用しているらし

い。また隣に座ってきたさっきの話しかけて来た同業者のおじさんの話を聞きつつ快適に会津若松へ。

(4)北に移動

　会津若松からは普通電車に乗って郡山まで行くことに。最初は座れなかったが、磐梯町か猪苗代あたりで座れた。そのまま郡山に到着。　ホームに降りて、新幹線ホームへ移動。

郡山 13:56～やまびこ 53 号→仙台 14:32

　リバイバル特急「あいづ」は、私が郡山に着く直前に郡山を発車している。そのため、これも土日きっぷだからこそできる、新幹線で追っかけをやって福島駅で撮影をすることに。

 郡山 13:31 発の MAX やまびこ 115 号に乗車。座席に荷物を置く。この時、とんでもないことに気付いた。

俺、三脚持っていない

 もしかしたら磐越西線に忘れてきたのかもしれない。急いで電車を降り、磐越西線のホームに駆け降りる。しかし、さっき座っていたところにも三脚がない。昼飯を購入したキオスクに行ってもない。店員に聞いても、やはりないそうだ。もうありえるところを全部探しつくし、次の新幹線の発車時刻になったので、トボトボとホームにあがる。

 次のやまびこ号が入線してきたので、乗り込む。自由席に座り、昼飯を食べながら今後どうするかを決める。もともとは、福島駅で「ひばり」を撮ったあと、移動して、夢空間北斗星の回送を撮る予定だった。しかし、今は、一本新幹線に乗り遅れたので、福島駅での「ひばり」が無理な他、夢空間さえろくに撮れない。そう考えると、仙台駅まで先回りして「ひばり」を撮り、その後のネタをもう一本撮ることに決めた。

(5)仙台駅

 仙台駅まで寝たり起きたりしながら到着。　新幹線ホームから降りて、在来線ホームへ行き、「ひばり」が入線すると思われるホームから撮影できそうなのでそうすることに。

 すると、最初はたくさん人がいたこのホームから人が去っていき、1 番線や 3 番線から撮影している人が多くなってきたことに気付く。どのホームに入るか分からないままもう「ひばり」の到着時刻になる。

 向こうの方から光が見えてきて、ついに「ひばり」が来た。夢中でシャッターを切った。構図的にあまり良くなかったが、間近で見られただけで感激してしまった。

 「ひばり」は仙台駅にたくさんのオタクやファンに囲まれて停車。それと同時に「ひばり」の運転が終了。どうせ「ひばり」の周りにいってもろくな写真が撮れないと思い、私は後方から超望遠で撮影することにした。

 そして云々しているうちに、「ひばり」、いや、583 系が車庫へお帰りになる時刻になる。ホーム端

に来たたくさんのオタクやファンと、黄色い線からじわりじわりと外側に進出してきた撮影者たちに本気で「下がれ」と叫ぼうと頑張っているヤル気のある駅員さんと、なぜかおじさんに見送られながら仙台を出発。さようなら。583系、オタク、ファン、おじさん、駅員さんお疲れ様でした。

これで「ひばり」狙いの鉄道ファン御一行様は帰る。しかし、「ひばり」を撮影していたうちの5%にも満たない勝ち組み御一行様は(何も三脚なくした自分が勝ち組だといっているつもりではないが)2番線ホームに移動。

「ひばり」ラストスパート!!

疲れた顔をしながら仙台駅に止まった「ひばり」

2 番線ホームに移動して何があるのか。実は、ネタがたくさん書いてある雑誌の後ろの方にちょこっと出ていただけなので見落としている人が多かった。実は、**リゾートしらかみブナ編成を利用した団臨が八郎潟～松島間であり、回送で仙台まで来る**のだ。しかも「ひばり」仙台到着の 20～30 分後で、非常に撮りやすい。

そしてすごい警笛を鳴らしながらリゾートしらかみが入線。私にとっては、4 年ぶりの再会。つまり、私は 4 年前くらいにこれに乗ったことがあった。

リゾートしらかみブナ仙台駅入線シーン

仙台駅に到着

撮影を済ませた後、帰ることにする。MAX やまびこ 120 号がちょうどよいのでそれに乗ることにする。

(5) 東京帰還

仙台 15:40～MAX やまびこ 120 号→郡山 16:33

郡山 17:03～やまびこ 60 号→東京 18:24

　意外と撮影に気を取られすぎて時間が危ないことに気付く。急いでエスカレーターを駆け上がり、MAX やまびこに乗車。空席に座り、読書しているとあっという間に郡山に到着。ここで降りる。なぜか。母親から落し物センターみたいなところに三脚なくしたといっとくともし見つかったら着払いで送ってくれるからそうしな。だと。

　落し物センターみたいなところに行き、係の人に記入を求められたことをいろいろと書いて、みどりの窓口でやまびこ 60 号の指定を取り、近くのテレビモニターでやっているクラブワールドカップ、エトワール・サヘル対浦和レッズの前半残り 8 分を観戦し、暇をつぶしたらもう発車時刻。2007 年最後の新幹線(といっても 2007 年もほとんど乗ってない)に乗って東京に帰る。

東京 18:31～東海道線普通→品川 18:40

　あっという間に東京に着き、東海道線に乗り換える。すぐに東京駅を発車し、最後の余韻を楽しみながら東海道線に乗車。それにしても今回は今までの旅行の中で一番大変だった。三脚見つかるといいな。

　品川に到着し、家に帰る。あ～、明日考査公表か…　と思い出す。何だかんだいって旅行は良かったなぁ、と実感した。

四章. 後日談的な何か

(1) その後の運命

～三脚編～

　さて、2 日目に私に裏切られた(置き去りにされた)三脚ですが、裏切ったことを反省したうえで、10 日近くが過ぎ、もう郡山からはからは戻ってこないと思われた 12 月 25 日にまた買いなおしました。自費で。もう金欠です。

～カメラ編～

　さて、初日に私を裏切ったカメラですが、2007 年 12 月 27 日に私のもとに帰ってきて、28 日から普通に使い始めました。今は普通に働いています。きれいに写真が撮れます。君も私を裏切ったことを反省してくださいね。

～自分編～

　いや、特にありません。でも、三脚は忘れないように注意するようにしたのと、撮影時には念のため予備のカメラも持って行くようになりました。

(2) 最後に

ここまで長くてつまらないかもしれなかった文章を読んでいただきありがとうございました。ほんとに。

編集後記

研究副班長　坂本 和大

この度は「停車場」vol,88 号をご覧くださいましてありがとうございます。

今回も執筆者たちは、この「停車場」vol,88 号のために、テーマ決定から実際に執筆するまで、様々な場面で考え、試行錯誤を繰り返しながら一字一字を紡いで研究を執筆したものだと確信しております。

私自身昨年 9 月に研究副班長になってから、副班長としては至らぬ点ばかりではありましたが、どうであれ、この「停車場」vol,88 号は、私が研究副班長として発行する初めての部誌で、どうにかこうにか完成させたそれは、まるで「作り上げた」という感じがします。

今回は初めての試みとして、ページ配置の変更と、「コラム」のページを作りました。特に「コラム」は、鉄道に詳しくない方でも「停車場」を開く機会を持って欲しい…。そういう思いの中から生まれた工夫です。

とは言え、私たちはまだまだ未熟な学生です。極端に言えば子供ですので、文法がおかしかったり、読みにくかったりと至らぬ点があると思います。しかし、私たちは一生懸命です。許してやってください。またご意見ご感想は、araweb1962@yahoo.co.jp の方までメールを遠慮無くどうぞ。今後の部誌作りの参考とさせていただきます。

最後になりましたが、本誌の制作にあたり、貴重な時間を割き、多大なご指導・ご協力をいただきました顧問の先生方に心より感謝を申し上げるとととともに、忙しい中原稿を執筆してくれた部員、そして最後まで読んでくださいました皆様にも、厚く御礼申し上げます。

停車場　vol.88

2008 年(平成 20 年)3 月 15 日発行

企画・製作：浅野学園鉄道研究部

顧問：大野浩光先生・佐々木繁春先生・堤敬哉先生

編集担当：伊多井 玲音

印刷担当：大野浩光先生

発行所：浅野学園印刷室

公式ホームページ　http://www4.pf-x.net/~araweb/

Mail Address　araweb1962@yahoo.co.jp